

DIALOGHI

STUDI E

CONFRONTI

RIVISTA SCIENTIFICA DI AGGIORNAMENTO E FORMAZIONE GIURIDICA

Direttore scientifico:

Domenico Carola

Comitato scientifico:

Pierluigi Arigliani

Lorenzo Colazzilli

Luciano Garofano

Ernesto Grippo

Massimiliano Mancini

Franco Morizio

Gerardo Puopolo

La riforma in tema di riscossione

Il Poliziotto Locale, un dipendente comunale con l'incognita della divisa

Ambito di applicazione delle norme in materia di mobilità ciclabile

Le idoneità al servizio e all'arma nella polizia locale. Differenze con le altre forze di polizia - Le armerie a singhiozzo

Interventi e ristori nel 2020 per contrastare il Covid-19 e attenuarne gli effetti

Disciplina della revoca della patente

Modalità operative - Art. 189 commi 1 - 6 e 7 Codice della strada

Come la precedenza cede sempre il passo alla Prudenza. Viaggio tra massime e sentenze

Dir. Resp. Ernesto Grippo

Mensile – Anno I° - n. 3

Editore PISSTA
Direzione e Redazione
Via Catania, 12 – Pescara

Direttore responsabile
Ernesto Grippo
ernestogrippo@pissta.com

Coordinatore editoriale
Oscar Torlontano
oscartorlontano@pissta.com

Caporedattore
Franco Morizio
francomorizio@pissta.com

Redazione
Antonino Borzumati
antoninoborzumati@pissta.com

Luigi Del Giudice
luigidelgiudice@pissta.com

Domenico Giannetta
domicogiannetta@pissta.com

Marco Massavelli
marcomassavelli@pissta.com

Antonio Modugno
antoniomodugno@pissta.com

Giuseppe Montana
giuseppemontana@pissta.com

ARTICOLO PAG.

La riforma in tema di riscossione 7

Il Poliziotto Locale, un dipendente comunale con l'incognita della divisa 9

Ambito di applicazione delle norme in materia di mobilità ciclabile 15

Le idoneità al servizio e all'arma nella polizia locale. Differenze con le altre forze di polizia - Le armerie a singhiozzo 24

Interventi e ristori nel 2020 per contrastare il Covid-19 e attenuarne gli effetti 30

Disciplina della revoca della patente 35

Modalità operative - Art. 189 commi 1 - 6 e 7 Codice della strada 41

Come la precedenza cede sempre il passo alla Prudenza. Viaggio tra massime e sentenze 46

PREMESSA

*Se l'occhio non si esercita, non vede,
se la pelle non tocca, non sa,
se l'uomo non immagina, si spegne.
Danilo Dolci, Il limone lunare*

Quando nel corso di uno dei tanti incontri avuti con l'amico Domenico Carola, Mimmo per gli amici, Direttore Scientifico del Centro Studi di PISSTA, si convenne di porre le basi per la stesura di una rivista scientifica che potesse costituire motivo di confronto tra i cultori delle materie giuridiche, non ci si nascose contro quali e quante difficoltà si sarebbe andati a cozzare.

Scogli, si badi bene, non certo di natura professionale, bensì da intendersi quale occasione di attenta praticabilità, soprattutto a livello di impostazione della materia.

Nel confronto ci si disse che era tale la mole di opere presenti nel panorama giuridico, che sarebbe stato arduo non ripetersi, prendendo in prestito un po' qua un po' di là dalle riviste maggiormente seguite.

Ergo, il confronto si incentrava sul perché ed a che pro dare vita ad un'altra rivista, nient'altro che l'ennesima di una lunga serie... per portare quali contributi che già non fossero stati dati da analoghe sicuramente di pregio, esperienza e valore?

La novità doveva (e deve) risiedere nel metodo nuovo, un diverso modo di porgere i contenuti che per i cultori e gli addetti ai lavori debbono avere preminentemente il carattere della praticità non disgiunta da rigore giuridico, quasi la masticabilità del pane quotidiano, giacché, per molti aspetti si tratta, in sostanza, di applicare norme a situazioni concrete.

È stata questa l'impronta che ha caratterizzato l'ideazione della rivista, logicamente non dimenticando gli apporti notevolissimi di tutti coloro che ci hanno preceduto su tale strada, ma procurando per l'appunto che teoria e pratica fondendosi, diventano un tutto inscindibile, un forte collante in grado di apportare un certo e valido contributo allo studio delle discipline trattate.

Per onestà intellettuale debbo dire che se questa fu la diagnosi che lucidamente uscì fuori dal nostro colloquio, altrettanto facile non è stato, per il Direttore Scientifico, concretizzare tale analisi nell'attualità dell'impostazione delle riviste che si pubblicano.

La suonata a più mani parve spesso, per la coscienza con cui si pose in essere il lavoro, non essere sempre eseguita come si sarebbe voluto. Ma se qualcosa scordava, se l'armonia qualche volta difettava, il Comitato Scientifico, aveva l'umiltà ed il coraggio di ricominciare a concertare sinché l'esecuzione non filava armoniosa e liscia per il verso giusto.

È con questa divisa che il Direttore Scientifico è andato avanti provando e riprovando con tutti i componenti del Comitato, correggendo sempre e di continuo gli errori di impostazione che saltavano fuori al punto che il numero "0" della rivista, "Dialoghi, Studi e Confronti", è slittato fatalmente, in qualche modo deludendo le attese di molti addetti ai lavori.

Ritengo superfluo, alla luce di queste brevi premesse, illustrare il contenuto della rivista che, per gli argomenti trattati non può logicamente discostarsi da quelle di cui sono caratterizzate ampiamente le altre.

La novità, che oggi raccomando all'attenzione, consiste molto semplicemente nel taglio estremamente pratico che si è voluto dare ad ogni pagina, tanto che gli addetti ai lavori dovranno avere la convinzione di trovarsi di fronte ad una rivista operativa a tutti gli effetti, da non prendersi con le molle a causa della difficoltà del linguaggio giuridico ma da leggere pienamente per la scrittura discorsiva, colloquiale che la intesse, qualunque sia l'argomento.

Una rivista, che accanto a questo indubbio pregio, volutamente ricercato, anche a scapito di una loquela dottrina, un altro intende perseguirne e cioè quello di colmare una grossa lacuna riscontrata pure nelle riviste più seguite: la mancanza dell'indicazione delle norme di comportamento particolari che bisogna adottare in presenza di casi concreti.

A conclusione di questa breve memoria: si è riusciti nell'intento proposto di dare vita ad una rivista veramente scientifica?

Potrei, arrogandomi il diritto di rispondere affermativamente a nome dell'intero Comita

to, della Redazione e di tutti coloro che si sono dati e spesi, con tutta la modestia dell'editore, che si attendono, una volta pubblicato il n. 0 della rivista, i rilievi ed i contributi di tutti coloro che avranno avuto la bontà di sfogliarla.

Si sa che le battaglie vanno combattute sul campo, nello scontro diretto. Ma è mia forte convinzione, sfogliando la bozza del numero 0, che si sia riusciti ad evitare ogni impatto con il lettore, considerata la strutturazione della pubblicazione, costruita per far da incontro tra persone che, dialogando tra loro, riescano ad appianare determinate controversie giuridico pratiche che possono sorgere in ordine ad alcune valutazioni o a determinati comportamenti.

Forse la mia immaginazione intrisa di ottimismo corre troppo, forse invece è lenta, rispetto all'avanzare delle esigenze a cui la corsa verso il futuro ci mette di fronte.

Tuttavia, facendo mia la considerazione di Emilia Zarrilli, Dirigente del Ministero dell'Interno, sono convinto che con l'uscita della rivista Dialoghi, Studi e Confronti si segnerà un passo importante che spero rappresenti un punto di non ritorno verso la cultura giuridica della legalità, da cui il nostro Paese non può prescindere.

RINGRAZIAMENTI

Infine, come sempre per ogni lavoro editoriale, la pagina dei "ringraziamenti" è anche quella delle brutte figure: invariabilmente si dimentica qualcuno di meritevole, e pur tuttavia il rischio va corso.

Il ringraziamento in assoluto più meritato è quello a Domenico Carola, che ha curato ripetuti editing di questa Rivista con competenza e creatività predisponendo i lavori affinché si potesse gustare una proposta formativa ricca, avvincente e propositiva, ma che soprattutto è stato "orchestratore" e compagno di riflessioni quando questo progetto era solo un'idea nella nostra testa.

Poi a tutto il Comitato Scientifico (Pierluigi Arigliani, Lorenzo Colazzilli, Luciano Garofano, Ernesto Grippo, Massimiliano Mancini, Franco Morizio e Gerardo Puopolo), al Direttore di Redazione (Franco Morizio), al Comitato di Redazione (Antonino Borzumati, Raffaele Chianca, Luigi Del Giudice, Domenico Giannetta, Mariangela La Pastina, Marco Massavelli, Antonio Modugno e Giuseppe Montana), tutti eccellenti professionisti nel loro rispettivo settore, che abbiamo fortemente desiderato coinvolgere e che, oltre ad essere estremamente competenti dal punto di vista scientifico, hanno dato dimostrazione di essere campioni di umanità come solo si possono definire i veri amici.

Ringrazio anche chi ha tentato di metterci i "bastoni tra le ruote", perché ogni ostacolo è sempre un'opportunità di mettersi in gioco con ancora maggiore energia.

Ultimo, ma solo in ordine di elenco e non certo d'importanza, un grazie soprattutto, e di cuore, a tutti Voi lettori, ai quali rivolgo una sincera preghiera: contattateci direttamente via e-mail (centrostudi@pissta.com), o tramite la community PISSTA (www.pissta.com), per segnalarci errori, inesattezze, e soprattutto nuove interessanti case-history in linea con questo progetto editoriale, che potrebbe essere oggetto di trattazione nei prossimi numeri della rivista.

Presidente PISSTA
Iano Santoro

INTRODUZIONE

DIALOGHI, STUDI E CONFRONTI

Rivista Scientifica di Cultura Giuridica e Diritto Vivente

Davanti ad un profumato caffè il dr. Iano Santoro, Presidente di PISSTA, tra le tante cose oggetto di discussione, mi manifestò un'idea sulla quale c'era ancora tutto da creare: sviluppare e lanciare una rivista che si occupasse di sicurezza stradale e tutela dell'ambiente, più che di un concreto progetto editoriale, non c'era molto altro.

Non c'era un'indicazione sul come farla, né tantomeno sugli approcci metodologici da seguire, ma una cosa c'era, il nome venuto fuori di getto, quasi naturalmente: Dialoghi, Studi e Confronti. Con un nome tanto ampio (fin troppo), impegnativo (quanto bastava) e completa carta bianca prese l'avvio un periodo di riflessione su come dare forma a una rivista che si occupasse dei due importanti, ma allo stesso tempo, impegnativi aspetti.

Tra le tante idee iniziali (invero abbastanza confuse per quanto mi riguardava), un solo aspetto appariva chiaro ovvero che la rivista avrebbe dovuto cercare di osare, tentare di essere in qualche modo innovativa, pensare in grande pur essendo piccola di nascita.

Dopo queste iniziali riflessioni ho ritenuto necessario ed opportuno confrontarmi con alcuni amici, che poi sono stati cooptati nel board Scientifico, sul possibile progetto editoriale e da lì ha preso vita, di fatto, la rivista scientifica Dialoghi, Studi e Confronti.

È una rivista scientifica online, con contenuti ad accesso libero, a cadenza mensile, che ha come oggetto l'analisi e l'approfondimento dei più significativi argomenti di sicurezza stradale, tutela dell'ambiente e sicurezza in generale. Ma, pur avendo fermo questo dato costitutivo, si vuole che la rivista ospiti al suo interno anche voci provenienti da diversi ambiti con l'intenzione di promuovere un dialogo in grado di restituire sia gli aspetti più 'tradizionali', sia i suoi tratti meno indagati, nonché i mutamenti più attuali. Nell'ipotizzare l'organizzazione e nel tentativo di tener fede ai propositi iniziali, abbiamo deciso che il Comitato Scientifico dovesse essere composto principalmente da figure di altissimo livello nel panorama degli studi della sicurezza stradale, tutela dell'ambiente e security.

Inoltre si è stabilito che la rivista, snella e di facile consultazione, fosse composta in maniera quasi esclusiva da articoli raccolti call for papers dedicati di volta in volta ai citati temi. Per muoverci in questa direzione abbiamo concordato che tutti i contenuti inviati dovranno essere connotati da taglio innovativo e originale e per tale verifica saranno, in primis, valutati dal Comitato scientifico, e poi, eventualmente, sottoposti a un double-blind review. Da subito, inoltre, ci siamo aperti ai nuovi canali di comunicazione offerti da Internet, avviando un percorso di disseminazione della rivista attraverso social network. La stessa logica di disseminazione, ergo delle idee in essa contenute e di cui si fa portatrice, ci ha convinti da subito a realizzare una pubblicazione ad invio gratuito ed accesso libero per chiunque si colleghi al sito web www.centrostudipissta.com

Il Centro Studi di PISSTA che sostiene questo progetto crede in una ricerca libera ed accessibile a tutti, proprio per questo la rivista è stata creata con la modalità open access, cioè chiunque può accedere al sito web della stessa e consultare liberamente gli articoli e le diverse uscite periodiche senza costi.

Lo abbiamo ritenuto un originale progetto editoriale che ha l'intento di riempire una lacuna dell'attuale panorama editoriale italiano sui temi della sicurezza stradale, della tutela dell'ambiente e della security, privo di un periodico di alto profilo dedicato a tali specifici temi.

Le difficoltà legate all'avvio di un progetto così complesso e faticoso hanno portato nel corso dei mesi a modifiche, ridimensionamenti, rallentamenti e ritardi. Siamo riusciti, tuttavia, a tenere salda la struttura portante dell'originario progetto editoriale che lentamente si è sviluppato fino a dare vita al numero 0.

Quello che vi accingete a leggere è, quindi, il frutto di un progetto editoriale che ha cercato di essere in linea coi suoi propositi, dedicando proprio al tema dell'innovazione la sua prima riflessione teorica, nella speranza di essere coerenti con ciò in cui si crede.

Direttore Scientifico
Centro Studi PISSTA
Domenico Carola

IL VACCINO CONTRO IL MANCATO RISPETTO DELLE REGOLE NON ESISTE

24 marzo 2021, il Presidente del Consiglio Draghi in Parlamento accusa le Regioni: “C’è chi trascura gli anziani per favorire altre categorie”. 8 febbraio 2021 il figlio di una signora di 95 anni la iscrive sulla piattaforma regionale per la vaccinazione contro il Covid 19. La signora, che chiameremo con il nome di fantasia Fausta, non poteva iscriversi perché non è in grado di utilizzare un computer, è invalida al 100%, affetta da decadimento cognitivo senile di grado avanzato. Il figlio si è preoccupato di iscrivere la madre e la badante, regolarmente assunta con contratto a super convivente 54 ore settimanali. E mentre iscrive la badante si chiede: “ma se il vaccino lo faranno solo a mia madre ed alla badante presente in queste ore settimanali, nelle altre ore della settimana andrò io da mia madre ma non sono vaccinato”. Le altre ore della settimana sono almeno due ogni giorno, almeno sei un giorno a settimana e 24 ore della domenica o del sabato in base alla confessione religiosa della badante. Passano i giorni dall’ 8 febbraio e solo il 18 marzo sul cellulare del figlio della signora Fausta arriva una telefonata del Comune che comunica che la signora poteva essere vaccinata il giorno successivo presso una struttura comunale. Il figlio comunica che la signora non è trasportabile e che, forse, lo si poteva anche prevedere, vista l’età. Dall’altra parte del telefono la gentile addetta risponde: “bene allora si rivolga alla Asl o al medico di base di sua madre per avere notizie sulla vaccinazione domiciliare”. Il figlio esce di casa, si reca dal medico di base, lungo la strada incrocia due professionisti, non sanitari, appartenenti ad un ordine professionale influente che si raccontano reciprocamente i postumi della prima dose di vaccino, preoccupati per la seconda che andranno a fare il giorno successivo. Il medico di base riceve il figlio della signora Fausta e gli fa presente che al momento non ha dosi di vaccino, quando arriveranno non è in grado di sapere con che criterio dovrà vaccinare, se in ambulatorio o a domicilio, e in questo caso come potrebbe fare in assenza di ambulanza per casi di complicanze gravi post inoculazione. E poi il medico di base vaccinerebbe solo la signora Fausta e non la sua badante. Ovviamente per il figlio che si reca ogni giorno dalla madre per almeno due ore e per sei ore un altro giorno della settimana e per 24 ore la domenica non si prevede alcun vaccino. Il 24 marzo il Presidente Draghi proclama una solenne verità e molti Presidenti di Regione reagiscono stizziti. La vergogna non è un sentimento che li riguarda. L’Italia è un paese da rifondare partendo da un elementare principio: il rispetto delle regole. Le regole uguali per tutti. Utopia allo stato puro. Ripenso ai calciatori di una squadra di Serie A che approfittavano del loro status per transitare nelle zone a traffico limitato di una feconda città emiliana o notizia di ieri, all’ennesimo scandalo delle multe cancellate agli amici nella Milano da bere grazie alle aderenze di un sindacalista, con la sola conseguenza che il Comandante della Polizia Locale dell’epoca, che aveva tentato di arginare e denunciare il fenomeno, fù costretto a mettersi da parte. Ripenso anche alle 10.000 multe annullate nel Comando di Polizia Municipale di Pescara negli anni 2004-2006, denunciate dal sottoscritto. Multe strappate o annullate con motivazioni creative, “malore del conducente” o “auto in avaria” o archiviate per decorrenza termini volutamente fatti decorrere. All’epoca tremarono in tanti, ma poi il sottoscritto fu subito messo alla porta e i “problemi” furono risolti. Per quella storia 74 agenti e ufficiali patteggiarono una pena, da sei mesi in su. Nessuno di loro è stato oggetto di procedimento disciplinare, molti sono stati anche insigniti di gradi ulteriori per anzianità di servizio e benemerienze sul campo. Caro signor Presidente del Consiglio è sempre il rispetto delle regole che deve essere uguale per tutti il male endemico da debellare. Una pandemia che non conosce vaccino ma soprattutto una patologia che genera consenso.

Direttore Responsabile
Centro Studi PISSTA
Ernesto Grippo

Pierluigi
Arigliani



Pierluigi Arigliani Avvocato specializzato in Diritto Civile e perfezionato in amministrazione e finanza degli EE.LL. Mediatore professionista.
Relatore in convegni nazionali sulla Polizia Locale e autore di numerosi articoli su riviste nazionali.

La riforma in tema di riscossione

Con riferimento alle entrate tributarie e non tributarie, sono sospesi i termini dei versamenti, scadenti nel periodo dall’8 marzo al 31 maggio 2020, derivanti da cartelle di pagamento.

Il termine di sospensione è stato prorogato al 31/12/2020 dal D.L. 129/2020.

Con riferimento alle entrate tributarie e non tributarie, sono dunque sospesi i termini dei versamenti, scadenti nel periodo dall’8 marzo al 31 dicembre 2020, derivanti da cartelle di pagamento emesse dagli agenti della riscossione, nonché dagli avvisi previsti dagli articoli 29 (avvisi di accertamento emessi dall’Agenzia delle Entrate) e 30 (avvisi di addebito emessi dall’Inps) del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122.

I versamenti oggetto di sospensione devono essere effettuati in unica soluzione entro il mese successivo al termine del periodo di sospensione (e pertanto entro il 31 gennaio 2021).

Non si procede al rimborso di quanto già versato.

L’Agenzia delle Entrate ha chiarito in particolare, per quanto di interesse nel caso di specie, mentre l’articolo 62 del decreto legge 17 marzo 2020, n. 18, prevede la “Sospensione dei termini degli adempimenti e dei versamenti fiscali e contributivi” per i casi espressamente contemplati nello stesso, il successivo articolo 67 stabilisce, al comma 1, che “sono sospesi dall’8 marzo al 31 maggio 2020 (*rectius* 31/12/2020) i termini relativi alle attività di liquidazione, di controllo, di accertamento, di riscossione e di contenzioso da parte degli uffici e degli enti

impositori”.

A seguito dell’emanazione del citato decreto, l’Agenzia delle Entrate è intervenuta fornendo i primi chiarimenti in materia attraverso varie risoluzioni e circolari (cfr. risoluzione n. 12/E del 18 marzo 2020, circolari n. 4/E e n. 5/E del 20 marzo 2020, risoluzione n. 13/E del 20 marzo 2020, risoluzione n. 14/E del 21 marzo 2020, circolare n. 6/E del 23 marzo 2020, n.7/E del 27 marzo 2020 e n. 8/E del 3 aprile 2020).

Il decreto legge 19 maggio 2020, n. 34 recante “Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all’economia, nonché di politiche sociali connesse all’emergenza epidemiologica da COVID-19” (c.d. “Decreto Rilancio”), ha integrato e modificato in parte il “Decreto Cura Italia”, prevedendo, per quanto di interesse, all’articolo 149 che “Sono prorogati al 16 settembre 2020 i termini di versamento delle somme dovute a seguito di: g) “... avvisi di liquidazione emessi in presenza di omesso, carente o tardivo versamento dell’imposta di registro di cui al decreto del Presidente della Repubblica 26 aprile 1986, n. 131, dei tributi di cui all’articolo 33, comma 1bis, del Testo unico delle disposizioni concernenti l’imposta sulle successioni e donazioni approvata con decreto legislativo 31 ottobre 1990 n. 346, dell’imposta sulle donazioni di cui al citato Testo unico, dell’imposta sostitutiva sui finanziamenti di cui al decreto del Presidente della Repubblica 29 settembre 1973, n. 601, dell’imposta sulle assicurazioni di cui alla legge 29 ottobre 1961, n. 1216”.

Considerazioni a parte invece vanno svolte per gli atti di accertamento esecutivo di cui all’art.1, comma 792 della legge n.160/2019. Si rammenta

che la novità più rilevante della riforma della riscossione, contenuta nella legge di bilancio 2020, è costituita dall'introduzione, a decorrere dal 01/01/2020 dell'accertamento esecutivo, già previsto dal 2011 per gran parte dei tributi erariali, anche per gli atti degli Enti Locali. L'avviso di accertamento è suscettibile di acquisire natura di titolo esecutivo decorso il termine per la proposizione del ricorso del ricorso (per i tributi), ovvero decorsi sessanta giorni dalla notifica dell'atto per il recupero delle entrate patrimoniali. Ciò vuol dire che non occorre più la preventiva notifica della cartella di pagamento (se la riscossione è affidata all'Agenzia delle Entrate-Riscossione) o dell'ingiunzione fiscale (in caso di servizio svolto direttamente dall'Ente o da società private concessionarie).

In definitiva, quindi, l'atto di accertamento esecutivo di cui all'art.1, comma 792, L.160/2019 (legge bilancio anno 2020) racchiude in sé i due distinti atti che prima della riforma del 2020 caratterizzavano la riscossione, vale a dire l'avviso di accertamento o l'atto finalizzato alla riscossione delle entrate patrimoniali e la cartella di pagamento o l'ingiunzione fiscale.

Tutto ciò premesso si ritiene che nell'ambito dell'applicazione del richiamato art.68 del D.L.18 del 2020 ogni nuovo atto possa essere notificato solo dopo che lo stesso sia divenuto esecutivo ai sensi della lettera b), del citato comma 792, con la conseguenza che gli Enti Locali e i soggetti affidatari non possono attivare procedure di recupero coattivo né adottare misure cautelari, in accordo a quanto già disposto dal comma 3 dell'art.12 del D.Lgs. n.159 del 1995.

Sul piano pratico tutte le violazioni al codice della strada notificate entro il 31/12/2020 rischiano di essere annullate se non hanno informato il presunto trasgressore che il pagamento della sanzione era sospeso sino al 31/12/2020 e che il versamento sarebbe dovuto avvenire entro il 31/01/2021, pena l'esecutività del titolo.

Il Poliziotto Locale, un dipendente comunale con l'incognita della divisa



Sembra impossibile che la più antica forma di Polizia del Mondo dia tanto fastidio da essere rilegata all'ultima della classe.

Da "Vigiles" a "Guardie", per poi passare a "Vigili" a "Polizia Municipale" e finire a "Polizia Locale" il passo non è breve, dura oltre 2500 anni, ma di noi avevano

più rispetto gli antichi romani.

La Polizia Locale, nasce nell'anno 493 a.C., dell'era volgare, in Roma, con la costituzione dei vigili plebei, guardiani del Tempio di Cerere, dove erano depositati i "plebis scita" (norme votate su iniziativa dei tribuni) e la cassa della plebe. Nel 367 a.C., nel clima di pacificazione interna, ad essi furono aggiunti i vigili curuli, di estrazione patrizia, che si alternavano di anno in anno con i plebei. Ad essi venivano assegnati compiti particolari in materia di polizia urbana, sorvegliavano i documenti conservati nell'archivio di Stato, controllavano le strade cittadine, le costruzioni e gli edifici pubblici, i mercati ed i prezzi, reprimevano le frodi nei commerci, verificavano i pesi e misure. Giulio Cesare costituì un nucleo speciale di "vigili cereali", plebei, con il compito di vigilare sull'approvvigionamento alimentare della città. Il vigile romano, del periodo monarchico, repubblicano e imperiale, ebbe un ruolo fondamentale come publicus minister, ministro della vita cittadina, sacro sigillo primigenio della romanità, custode dell'ordine cittadino, curatore della sicurezza urbana e del normale svolgimento della vita sociale. Memorabile l'Editto dell'Imperatore Tiberio sui "vigili viari" per il controllo notturno dei carri rumorosi, ed il loro forte sviluppo sotto l'imperatore Cesare Augusto 29 d.c., che arrivò a reclutarne fino a 5 Coorti, con funzione di spegnere anche gli incendi.



Le Cohortes erano formate da due distinti organi di vigilanza, con pari dignità nobiliare, uno dei quali doveva mantenere l'ordine durante le ore notturne agli ordini del Praefectus Vigilum e l'altro doveva difendere le mura della città dagli attacchi esterni, agli ordini del Praefectus Urbis. Le unità delle Cohortes non erano formate da militari, ma estrinsecavano le loro funzioni solo esclusivamente all'interno della città e nell'interesse della stessa, a tutela del rispetto dell'ordine pubblico e delle regole della convivenza civile. Con le riforme di Costantino, nel 312 d.C., il Praefectus Vigilum passò sotto la giurisdizione del Praefectus Urbis.

Anche durante il feudalesimo, le forme di Polizia erano strettamente legate alla realtà locale, e rispondevano direttamente al feudatario, attraverso una gerarchia piramidale. Si trattava in questo caso di un organismo a metà tra la milizia vera e propria e la Guardia, incaricata di far rispettare la volontà del Signore e talvolta di sovrintendere alla riscossione dei tributi.



Guardie Comunali 1863
Regno delle due Sicilie

Dopo l'anno Mille, e dopo l'indebolimento dell'Autorità Imperiale, con il formarsi dei Comuni medioevali, vengono istituite vere e proprie milizie comunali, con ampi poteri sul territorio di loro giurisdizione. Questo stato di cose continua anche nel periodo delle Signorie, e per tutto il XVIII secolo, con corpi creati secondo un ordinamento gerarchico, con compiti prevalentemente di difesa delle città e del loro ordine interno.

Anche nel periodo pre-unitario si trovano tracce di Polizia locale. Molte le città stato che nominavano comandanti con relativa Guardia Municipale, i quali at-

tendevano ai compiti decretati dal Municipio. Nell'ultimo periodo pre unitario ed appena dopo l'unità d'Italia, si cominciarono a costituire i corpi delle neo chiamate "Guardie" dei comuni. Queste guardie in molti casi a seconda delle necessità, sono state fuse con altri servizi sempre riguardanti l'incolumità pubblica ed il rispetto delle leggi e regolamenti. Esempi sono le fusioni con i corpi dei pompieri, oppure le qualifiche di guardie campestri per la sorveglianza dei raccolti e del bracconaggio.

Solo all'inizio del 1900 si hanno le prime testimonianze del nuovo nome di "vigile urbano". Questo nuovo termine, da molti ritenuto il più appropriato, durò fino al 1986, in quanto la nuova riforma la n° 65, ci denominò Polizia Municipale, ma come se non bastasse, ci hanno poi successivamente chiamato per legge, Polizia Locale.

Da un punto di vista normativo l'art. 133 della legge Rattazzi (legge comunale e provinciale n. 3702 del 13/11/1859) attribuiva funzioni di Pubblica Sicurezza alle Guardie Municipali.



Nel 1907 Giovanni Giolitti, Ministro dell'interno del proprio governo, provvide a regolare la materia riunendo le "guardie di città" nel regio decreto n. 690 del 31/08/1907 ("Testo unico legge sugli ufficiali ed agenti di pubblica sicurezza") riconoscendo ai comuni di poter provvedere alla vigilanza dei regolamenti locali a mezzo proprio personale che doveva essere preventivamente riconosciuto in possesso di titoli e requisiti necessari. Lo stesso art. 19 del testo unico del regio decreto n. 690 del 1907 prevedeva (e prevede tutt'oggi) che con l'autorizzazione del Ministro dell'Interno i comuni potessero

costituire un servizio di Polizia municipale costituito da ufficiali, sottufficiali e guardie municipali ai quali non erano richiesti i requisiti delle altre "guardie".

Questo "Corpo di Polizia municipale" era destinato dal Municipio per l'esecuzione dei provvedimenti straordinari relativi all'igiene, all'edilizia e alla polizia locale e dipendeva esclusivamente dal Sindaco. Oltre a queste "guardie municipali" vi erano le "guardie dei comuni" la cui disciplina era sottoposta ai prefetti ed il servizio era disposto dai questori delle province ex regio decreto legge n. 1952 del 26/09/1935. Questo comportava che di fatto la guardia comunale, pur pagata dal comune, veniva impiegata con modalità che non riflettevano le sue sole necessità, gravando così sulle magre risorse locali. I comuni successivamente, mantennero così solo le guardie rurali, campestri ed urbane.

Solo nell'immediato dopoguerra furono ricostituiti i vari corpi dei vigili urbani e dei guardiani dei giardini e soppresse le divisioni speciali di pubblica sicurezza e le guardie metropolitane istituite durante il fascismo.

I tempi cambiavano, l'edilizia raggiungeva un autentico boom e l'economia livelli da miracolo. In nessun altro Corpo di Polizia i compiti di istituto sono soggetti a rapide evoluzioni come è avvenuto ed avviene anche oggi per la Polizia Municipale.



Urgeva pertanto aumentare la forza organica dei Corpi: il criterio, stabilito nel 1950 dagli organi di controllo, di un vigile ogni mille abitanti e successivamente ogni 700, non è mai stato rispettato, limitato l'azione dei Corpi, a dispetto dello sviluppo di decentramento previsto dalla Costituzione.

A Roma, i Vigili Urbani, chiamati "pizzardoni", al termine della guerra, procedono alla ricostruzione del Corpo, sciolto e sostituito, durante il periodo fascista, dai "Metropolitani", appartenenti alla P.S. e il 12 Maggio 57, veniva organizzato il Raduno Nazionale dei Vigili Urbani, ricevuti poi in Vaticano da papa Pio XII, che proclamava il Martire cristiano San Sebastiano Patrono celeste dei Vigili Urbani d'Italia.



In tempi moderni al vigile, definito "il biglietto da visita della Città", si richiedono sempre più capacità, di educatore sociale, di psicologo, di sociologo. Bisogna per forza allargare i propri orizzonti conoscitivi e professionali, soprattutto da parte di quei tanti colleghi isolati nei piccoli Comuni, alle prese con scarsi e confusi strumenti legali per evolvere i propri compiti d'istituto, per difendere la propria personalità.

L'elenco dei compiti dei Vigili si allunga a dismisura con l'entrata in vigore, il 1 gennaio 1978, del d.p.r. n. 616 del 24/07/1977, che decentra, in ossequio al dettato costituzionale, in capo ai Comuni funzioni amministrative relative alla "polizia locale", aventi ad oggetto le attività dei pubblici esercizi e di buona parte delle competenze del T.U. delle leggi di P.S., escluse le materie riservate delle armi e dei passaporti.

Nel 1986 si arriverà all'approvazione della "Legge Quadro sull'ordinamento della Polizia Municipale" (Legge n. 65 del 07 Marzo 1986), la quale diventerà il testo basilare della disciplina dell'intera materia e all'epoca sarà considerata assolutamente innovativa.

Dopo il 1986, praticamente ogni Governo voleva mettere mano alla spinosa organizzazione della Polizia locale, ma troppo distanti sono stati gli interessi di chi voleva integrare gli organici dei Comuni con quelli delle altre Forze di Polizia per aumentare la sicurezza urbana, e di chi voleva limitarne l'azione deferendoli ancora da "vigili" alla sola sfera amministrativa. Ecco allora che la storia della Polizia Municipale va avanti, ma ad una velocità che non giova né alla categoria né alla percezione dei cittadini, lasciandola ancora oggi fuori dall'elenco delle categorie che usufruiscono del trattamento previdenziale particolare in tema di equo indennizzo, pensione privilegiata e accertamento della causa di servizio.



Uno Stato patrigno, come se non bastasse si è limitato a sancire un'equiparazione, peraltro in misura percentuale, dei dipendenti agli altri corpi di polizia in materia di indennità di pubblica sicurezza, e qui ci vorrebbe una risposata seria e definitiva della categoria. Senza ulteriormente dilungarci alla violazione (in negativo) del principio di eguaglianza mediante la parificazione a soggettività puramente amministrative, emerge il confronto con il trattamento usato a beneficio dei segretari comunali i quali, pur non disponendo di una propria normativa ordinaria, lo Stato patrigno li faceva godere creando un'agenzia autonoma rispetto al comparto dei dipendenti degli enti locali che finiva, grazie ad un decreto del Presidente della Repubblica d'iniziativa governativa, per divenire esso stesso un comparto «speciale». E la divisa diventa sempre più un'INCOGNITA.

Attualmente la Polizia Locale viene vista come se operasse su un fronte opposto rispetto a quello delle altre forze di Polizia, poiché le forze di Polizia dello Stato si sono spostate come linea di intervento, sempre più verso gli illeciti di tipo penale, i più gravi; acquisendo esclusivamente un ruolo di tutela dell'ordine pubblico, di difesa della società dagli eventi criminosi, curando in modo scientifico e sistematico la loro immagine pubblica. Tale stato di cose, ha lasciato alla Polizia Locale l'onere di intervenire nell'area degli illeciti amministrativi, che poi sono quelli che più di tutti interferiscono con ognuno di noi nella vita quotidiana. Questa, lasciata abbastanza sola nell'operare nel vivere quotidiano, nella prevenzione e repressione delle miriadi di illeciti, che ogni giorno vengono compiuti, illeciti che fanno o non fanno la qualità della vita, non ha saputo, salvo casi sporadici, lavorare al miglioramento della propria immagine.

Grazie a questo, il cittadino vede le forze di Polizia dello Stato dalla propria parte, in quanto combattono gli eventi criminosi che sono quelli che gli procurano o possono procurargli gravi o gravissimi danni, alla pro-

prietà, alla persona, e così via; al contrario, nella Polizia Municipale vede invece un organo che, oltre a non avere una buona immagine, interferisce con le sue attività quotidiane.

Ci si accorge dunque, come la professione di Polizia locale sia rimasta legata, nell'immaginario collettivo, a vecchi stereotipi che non rendono giustizia della complessità del lavoro che è chiamata a svolgere e delle competenze variegiate richieste per rispondere alle domande costantemente in evoluzione della comunità.



L'art.16 della legge n. 121/81 indica come, ai fini della tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica:

- a) Polizia di Stato – 95.850 dipendenti;
- b) l'Arma dei Carabinieri – 107.853 militari;
- c) il Corpo della Guardia di Finanza – 59.903;
- d) Corpo degli agenti di custodia (poi diventata Polizia Penitenziaria) – 40.000 dipendenti;
- e) Corpo forestale dello Stato – 8.000 addetti.

Totale delle cinque forze è pari a 311.606 dipendenti con un rapporto di 1 agente ogni 180 abitanti

Scendendo lungo l'assetto organizzativo dello Stato, troviamo le Polizie provinciali e le Polizie Locali che assieme contavano (prima della riforma delle Province) quasi 80.000 dipendenti (con loro, il rapporto agenti/cittadini scende a 1 agente ogni 153 cittadini).

Può risultare interessante sapere che le due maggiori forze di Polizia con competenza generale (Polizia di Stato e Arma dei Carabinieri), sono distribuite sul territorio nazionale su 103 province.

Per la Polizia di Stato significa contare su 103 questure, 360 commissariati da esse dipendenti; e non meno di ulteriori 940 uffici suddivisi tra diverse tipologie di servizi fino a raggiungere i 1.851 siti. Questo a fronte di 95.850 dipendenti (dicembre 2011).



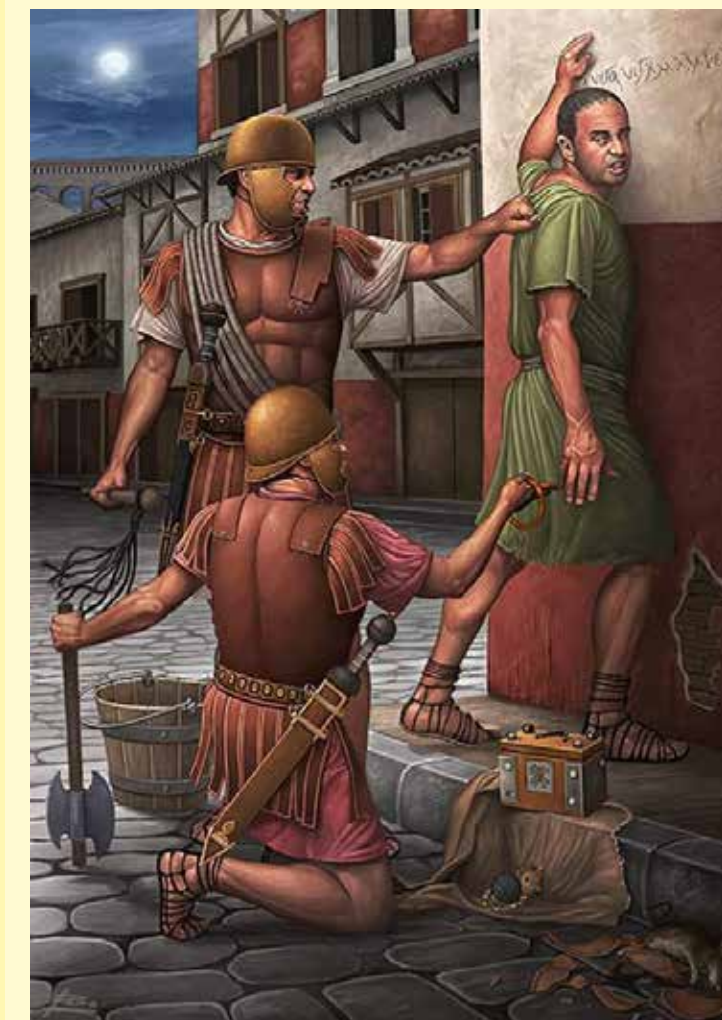
L'Arma dei Carabinieri è strutturata in 5 comandi interregionali, 19 comandi di legione (ovvero regionali), 102 comandi provinciali, 551 compagnie o gruppi, 53 tenenze, 17 reparti territoriali e 4.621 stazioni, per un totale complessivo di 6.140 siti. A fronte di 107.853 dipendenti (dicembre 2011).

Mentre per la Polizia di Stato tra vertice nazionale e ufficio provinciale (questura) non esiste alcun ufficio intermedio, favorendo la comunicazione e non impegnando strutture, l'Arma prevede, prima di raggiungere i comandi provinciali, la presenza di comandi interregionali e regionali che, dal punto delle funzioni della sicurezza pubblica non hanno alcuna ragione di esistere (quantomeno perché non hanno un interlocutore né nelle altre forze di polizia né negli organismi amministrativi dello Stato – i prefetti infatti hanno dimensione provinciale).

È da notare come in genere all'interno dei contratti di sicurezza il rapporto sia fortemente sbilanciato; infatti mentre l'ente locale, sia come Comune in genere, sia come Polizia Locale, si assume molti e costosi oneri (si pensi a quanto possa costare un intervento di riqualificazione urbanistica oppure l'installazione di un sistema di videosorveglianza), lo Stato tende a mantenersi sulle linee di intervento consuete, tutt'al più andando a specificare meglio le proprie competenze.



Insomma, solo raramente lo Stato, tramite la Prefettura e quando il Comune è un ente importante, magari il capoluogo di Provincia o di Regione, si impegna a fornire gli elementi di conoscenza e di valutazione sui fenomeni di criminalità e di insicurezza presenti sul territorio, fornendo precisi indirizzi di collaborazione alle forze di Polizia dello Stato, arrivando talvolta a prevedere l'istituzione di sale operative congiunte che poi però difficilmente vedono la luce. In definitiva la collaborazione fra organi di Polizia dello Stato ed organi di Polizia Locale è affidata più ai rapporti che sul territorio si possono intrattenere fra chi governa le rispettive strutture piuttosto che a documenti ben formulati ma poco applicati.



Fintanto che permarrà una cornice normativa di stampo ottocentesco l'inserimento della Polizia Locale nel governo della sicurezza urbana, sarà pura fantascienza facendo rimanere al palo, l'unica forza di "Polizia" di prossimità, che può effettivamente garantire, sia per competenze che per professionalità, la sicurezza dei cittadini. Invece lo Stato patrigno cosa fa? Mantiene sprechi e doppioni che potrebbero rendere veramente all'avanguardia la forza di Polizia più antica d'Europa, con vere funzioni di Pubblica Sicurezza, con l'accesso a sistemi informatici finora negati, e soprattutto assumen-

do e svecchiando un settore oramai in crisi da decenni. Per correre ai ripari, lo Stato si è inventato la gestione associata di funzioni e servizi, gestioni alle quali soprattutto i piccoli Comuni sono orientati, al fine di ottenere, anche nel campo della Polizia Locale, un netto miglioramento dei servizi offerti ai cittadini a parità di costi sostenuti. Dopo anni però è evidente il flopp di queste associazioni le quali sono servite più a risparmiare che ad aumentare i servizi al cittadino. In alcuni casi addirittura, alcuni servizi dove esistevano per forza di cose dopo l'associazione sono venuti a mancare. Per concludere è evidente che non mi sbaglio nel definire l'operatore di Polizia Locale come un impiegato comunale con l'incognita della divisa.

E' del 9 Febbraio u.s. , la notizia che lo Stato patrigno, ha previsto per le forze dell'ordine i vaccini anti covid. Ovviamente questi vaccini non sono disponibili adesso per la Polizia Locale perchè NON E' FORZA DI POLIZIA. Infatti nella Provincia dell'Aquila le forze di Polizia già hanno cominciato a fare la vaccinazione.

Adesso io direi ai cari colleghi che , per carità... spirito di abnegazione al lavoro, pensano di fare bene facendo di tutto e di più; di fare molta attenzione, perchè stanno mettendo a rischio loro stessi e la professione. Se si continua di questo passo senza puntare ad ottenere determinati riconoscimenti che ci spetterebbero per legge, la categoria sarà sempre messa al palo. Voi dovete sapere, come penso sappiate, che lo Stato – Ministro degli Interni – Prefettura, in tutti i DPCM adottati per le norme anti covid, non ha mai tenuto presente la Polizia Locale. Infatti tutti e dico tutti i DPCM, erano diretti alle Forze di Polizia, e le Forze di Polizia sono individuate dall'articolo 16, legge 1 aprile 1981, n. 121, leggendo il quale si noterà subito che non ricomprende la Polizia Locale, che quindi, non è Forza di Polizia.

Esecuzione e monitoraggio delle misure

1. Il prefetto territorialmente competente, informando preventivamente il Ministro dell'interno, assicura l'esecuzione delle misure di cui al presente decreto, nonché monitora l'attuazione delle restanti misure da parte delle amministrazioni competenti. Il prefetto si avvale delle Forze di polizia, con il possibile concorso del Corpo nazionale dei vigili del fuoco e, per la salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, dell'Ispettorato nazionale del lavoro e del Comando carabinieri per la tutela del lavoro, nonché, ove occorra, delle Forze armate, sentiti i competenti comandi territoriali, dandone comunicazione al Presidente della Regione e della Provincia autonoma interessata.

Insomma ragazzi, bisogna puntare i piedi e lottare per

il riconoscimento dei nostri diritti, perchè adesso succederà, come peraltro già sta succedendo, che a chi era effettivamente in mezzo alla gente rischiando di beccarsi il VIRUS, niente vaccino.

Abbiate coraggio di affrontare le decisioni importanti e tanta calma.

Domenico Carola



Domenico Carola Dirigente Generale a.r. Scrive sul Quotidiano, la Guida al Diritto e sulla rivista P&A de Il Sole24Ore. Cura le news sul Diritto della Circolazione stradale della rivista specializzata Turismo Itinerante.

È direttore scientifico del Centro Studi di PISSTA e membro del CE.S.I.S.S. Centro Studi Indipendente sulla Sicurezza Stradale. Nel 2011 insignito del Premio Internazionale Cartagine per il settore Legalità-Giustizia-Sicurezza Stradale.

Ambito di applicazione delle norme in materia di mobilità ciclabile

Nel c.d. decreto "semplificazioni", è stata nascosta una miniriforma al codice della strada, che di fatto ha anticipato alcune normative già in discussione all'interno della più ampia e ormai molto attesa revisione.



Nell'ampio testo di legge compaiono quindi molte nuove norme, alcune delle quali hanno un forte impatto sulla vita quotidiana di molti utenti della strada. Abbiamo provato a riepilgarle sulla scia di quanto rappresentato con la circolare n. 300/A/7923/20/101/3/3/9 del 22 ottobre 2020 del ministero dell'interno.

Un primo, consistente intervento è stato dedicato dal legislatore allo sviluppo della mobilità ciclabile, così da riservare maggiori garanzie alla circolazione dei velocipedi, nonché alla tutela degli utenti deboli, assicurando ai pedoni e all'ambiente una più efficace protezione nei pressi delle scuole

Per quanto concerne la mobilità ciclabile, l'obiettivo di preservare maggiormente l'incolumità dei conducenti dei velocipedi, tra cui figurano i monopattini elettrici con determinate caratteristiche, è stato perseguito attraverso la previsione di una nuova tipologia di strada, la strada urbana ciclabile ove, in presenza di specifici requisiti costruttivi, è assicurata priorità alla circolazione dei velocipedi.

Anche a maggior protezioni e tutela degli utenti debo-

li, al fine di salvaguardare maggiormente i pedoni nei pressi delle scuole è stata introdotta la zona scolastica, ove con ordinanza del sindaco può essere interdetta o limitata la circolazione, la sosta o la fermata di tutti o alcune categorie di veicoli.

Andando con ordine e tornando alle nuove norme relative alla mobilità ciclabile, queste sono riferite indistintamente a tutti i velocipedi per cui la loro applicazione è estesa, ai sensi dell'articolo 50 del codice della strada non solo alle biciclette, comprese quelle a pedalata assistita, ma anche agli altri mezzi a propulsione muscolare a tre o quattro ruote e, per effetto del Decreto-Legge 30 dicembre 2019, n. 162 convertito dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, anche ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica aventi le caratteristiche tecniche previste nell'articolo 33-bis della predetta da norma, nelle more della sperimentazione di cui all'articolo 1, comma 102, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, e fino alla data di entrata in vigore delle nuove norme relative alla stessa sperimentazione, avviata con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019.



2. STRADE URBANE CICLABILI

Con la modifica dell'articolo 2, comma terzo, codice della strada è stata introdotta la nuova categoria E-bis, denominata

“STRADA URBANA CICLABILE”.

Si tratta di una strada urbana a cui si intende dare una specifica connotazione ciclabile, attribuendo la priorità alla circolazione dei velocipedi rispetto a tutti gli altri veicoli che, comunque, sono ammessi a circolare, sia pure con particolari cautele. Per poter assumere tale classificazione, la strada deve essere ad unica carreggiata e deve avere necessariamente banchine laterali pavimentate e marciapiedi, per consentire la rigorosa separazione dei pedoni rispetto al traffico ciclabile ed agli altri eventuali veicoli presenti in carreggiata. In tale contesto, infatti, in funzione della priorità accordata a tutti i velocipedi e della presumibile numerosa presenza di essi, i pedoni devono essere protetti adeguatamente come utenti ugualmente vulnerabili.

Per meglio tutelare i velocipedi rispetto agli altri veicoli, su queste strade deve essere imposto un limite di velocità non superiore a 30 km/h, tramite apposito segnale e coerentemente devono essere adottate le misure di moderazione della velocità che consentano agli altri eventuali veicoli presenti in carreggiata di poter correttamente percepire di percorrere una strada urbana ciclabile.

La violazione del predetto limite di velocità, in virtù delle modifiche introdotte all'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito con modificazioni dalla legge 1° agosto 2002, n. 168, può essere oggetto anche di controllo da remoto con dispositivi di accertamento delle violazioni a distanza, senza obbligo di contestazione immediata.

La strada deve essere individuata da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, che, in ragione della nuova introduzione della classificazione, non è ancora presente nel Regolamento di esecuzione del codice che dovrà essere oggetto di intervento di integrazione regolamentare, come previsto dall'articolo 49, comma quinto-undecies, del decreto-legge.

Visto che la presenza della segnaletica condiziona in modo diretto la possibilità di classificare un tratto di strada urbana come ciclabile, è evidente che, fino all'emanazione delle norme regolamentari che ne precisano le caratteristiche, la nuova classificazione non può trovare pratica attuazione.

I limiti di velocità particolarmente ridotti e le specifiche norme di comportamento particolarmente orientate alla tutela degli utenti di velocipedi impongono ai conducenti degli altri veicoli a motore di usare una particolare prudenza quando transitano su tali strade. Si tratta, infatti, come è evidente dall'insieme delle modifiche delle norme di comportamento di cui si farà di seguito illustrazione, di una tipologia di strada prevalentemente destinata alla circolazione dei velocipedi e dei veicoli leggeri ma nelle quali non può essere impedita e quindi vietata la circolazione dei veicoli motorizzati, sia pure in modo residuale. Tale connotazione impone di valutare il comportamento degli altri utenti della strada, diversi dai conducenti dei velocipedi, in funzione delle esigenze di mobilità ciclistica che, prevedibilmente, può essere caratterizzata da una considerevole presenza di ciclisti e di conducenti di monopattini elettrici, anche minori di età.

Per queste ragioni, la priorità concessa ai velocipedi che circolano o si immettono su una strada ciclabile, è stata concretamente definita attraverso la modifica degli articoli 145, 148 e 182 codice della strada, rispettivamente in materia di precedenza, sorpasso e comportamento dei ciclisti i cui contenuti, devono essere necessariamente messi in relazione con la modifica dell'articolo 2 di cui si parla.

Sulla base delle modifiche introdotte in tali norme, complessivamente, può riconoscersi una reale e significativa precedenza nelle manovre ai conducenti dei velocipedi che transitano sulla strada ciclabile rispetto a quelli dei veicoli a motore.



2.1 Precedenza sulle strade ciclabili (modifiche articolo 145)

Attraverso l'introduzione dell'articolo 145, comma quarto-bis, si prevede che i conducenti dei veicoli diversi dai velocipedi hanno l'obbligo di dare la precedenza ai velocipedi che transitano o che si immettono su strada

urbana ciclabile, anche se provengono da un luogo non soggetto a pubblico passaggio.

Con tale norma, si intende conferire un diritto di precedenza ai conducenti dei velocipedi anche quando, presso le intersezioni con una strada ciclabile, provengono da sinistra rispetto al senso di marcia dei conducenti degli altri veicoli o quando si immettono sulla strada ciclabile da un luogo non soggetto a pubblico passaggio, come, ad esempio, un parco pubblico o una scuola. La norma, che pone obblighi molto stringenti per i conducenti degli altri veicoli, vuole evidenziare la particolare libertà di movimento concessa ai velocipedi lungo le strade ciclabili che sono prioritariamente destinate alla loro circolazione.

La norma, tuttavia, non può essere letta nel senso di conferire ai conducenti dei velocipedi il diritto di circolare nelle intersezioni senza usare particolare prudenza o di immettersi in modo imprudente sulla strada. Infatti anche ai velocipedi si applicano le disposizioni generali dell'articolo 145, comma primo, che impongono a tutti i conducenti, quindi anche a quelli dei velocipedi, l'obbligo di usare la massima prudenza alle intersezioni al fine di evitare incidenti. Inoltre, se sulla strada ciclabile sono presenti obblighi di precedenza resi manifesti da segnali stradali che impongono di fermarsi o di dare la precedenza ai veicoli circolanti su strade che incrocino la medesima strada ciclabile, tali obblighi si applicano anche ai velocipedi che transitano su quest'ultima; perciò, in tali circostanze, essi devono rallentare e, all'occorrenza, fermarsi per cedere la precedenza ad altri veicoli che, secondo la segnaletica presente, hanno priorità.

Inoltre, nonostante la previsione normativa conferisca loro la precedenza, i conducenti dei velocipedi devono rispettare, come tutti gli altri utenti della strada, l'obbligo di cedere il passo ai tram che circolano in sede promiscua ed ai veicoli di soccorso che abbiano in funzione gli appositi dispositivi supplementari di allarme luminoso e acustico. Infatti, tali veicoli, hanno precedenza su tutte le altre categorie di utenti della strada, ad eccezione dei pedoni, in ragione della loro particolare modalità di circolazione. Per quanto riguarda la sanzione applicabile nei confronti del conducente che non cede la precedenza ai velocipedi che circolano o si immettono su una strada ciclabile, la nuova norma non prevede una nuova fattispecie sanzionatoria rendendo così applicabile quella generale prevista per chiunque viola le disposizioni dell'articolo 145 codice della strada, prevista dal comma decimo dello stesso articolo, con applicazione della decurtazione di punteggio e con

la possibilità di applicare la sanzione accessoria della sospensione della patente in caso di recidiva.



2.2 Sorpasso sulle strade ciclabili (modifiche articolo 148)

Anche la modifica dell'articolo 148, nel quale è stato inserito il comma 9-bis, concorre nella predisposizione di una speciale cautela verso i velocipedi, segnatamente in materia di sorpasso da parte degli autoveicoli sulle strade urbane ciclabili. La norma impone ai conducenti degli autoveicoli che circolino sulla strada urbana ciclabile, prima di effettuare il sorpasso dei velocipedi, i seguenti comportamenti in aggiunta alle cautele e alla prudenza richiesta dalle disposizioni generali dell'articolo 148 codice della strada:

- valutare l'esistenza di un'adeguata distanza laterale di sicurezza rispetto ai velocipedi che consenta di compiere la manovra in completa sicurezza per entrambi i veicoli;
- ridurre particolarmente la velocità, ove necessario, e compiere il sorpasso a bassissima velocità, qualora le circostanze lo richiedano (ad esempio, quando i velocipedi marciano affiancati).

Pertanto, la manovra di sorpasso, che deve essere, comunque, compiuta a bassissima velocità (in considerazione anche del limite di velocità massima di 30 Km/h imposto a tutti i veicoli su queste strade), deve essere eseguita osservando particolari cautele al fine di assicurare una maggiore distanza laterale di sicurezza in considerazione della minore stabilità e della probabilità di ondeggiamenti e deviazioni da parte del velocipede. Il comportamento sopraindicato è imposto dalla norma solo ai conducenti di autoveicoli; tuttavia, le regole generali di prudenza nell'effettuazione del sorpasso dei velocipedi da parte di conducenti di altre categorie di veicoli a motore, come precisato da copiosa giurisprudenza in materia, devono essere comunque rispettate in relazione alla minore stabilità e alla probabilità di ondeggiamenti

e deviazioni da parte dei velocipedi.

Il conducente di un autoveicolo che viola le disposizioni in materia di sorpasso dei velocipedi sulle strade urbane ciclabili è soggetto alla sanzione amministrativa di cui al comma 16, primo periodo, dell'articolo 148. Il rinvio operato a tale specifica previsione normativa, anziché all'intera disposizione del comma sedicesimo, esclude l'applicazione della sanzione accessoria della sospensione della patente e della decurtazione dei punti che, in tale ipotesi, perciò, non possono essere applicate al conducente che effettua un sorpasso senza rispettare le particolari cautele imposte dalla nuova norma.



2.3 Comportamento dei ciclisti sulle strade urbane ciclabili (modifiche articolo 182)

Con l'introduzione dell'articolo 182, comma primo-bis, codice della strada, in deroga al generale divieto di circolare affiancati in numero superiore a due imposto ai conducenti dei velocipedi su tutte le altre strade, sulle strade urbane ciclabili, si è consentito ai velocipedi di marciare affiancati impegnando la gran parte della carreggiata, allo scopo di sorpassarsi più agevolmente e circolare con maggiore facilità sulla strada loro destinata. La deroga è costruita, perciò, allo scopo di consentire la più completa e razionale occupazione della carreggiata da parte dei velocipedi in caso di intensa presenza di biciclette e monopattini, dando loro maggiore libertà di movimento, che è, invece, più limitata sulle altre strade dalle esigenze di circolazione degli altri veicoli più veloci. Occorre precisare, tuttavia, che la norma non intende consentire l'ingombro incondizionato della carreggiata della strada ciclabile; infatti, quando sopraggiunge un veicolo più ingombrante che intenda sorpassarli, essi hanno comunque l'obbligo di spostarsi sulla destra e dare spazio ad esso affinché completi, con le cautele generali imposte dall'articolo 148, la manovra di sorpasso.

3. CORSIE CICLABILI

Con l'intervento di riforma dell'articolo 3, comma primo, n. 12-bis) è stata modificata la definizione di

“CORSIA CICLABILE”, già introdotta dall'articolo 229 decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 (c.d. “decreto rilancio”) come convertito dalla legge 17 luglio 2020, n. 77. La corsia ciclabile è una parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra, delimitata mediante una striscia bianca, continua o discontinua, destinata alla circolazione sulle strade dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli. Tale corsia deve essere facilmente riconoscibile, soprattutto dagli altri utenti della strada attraverso una segnaletica orizzontale contraddistinta dal simbolo del velocipede iscritto sulla pavimentazione. La norma prevede che la corsia ciclabile possa avere una diversa configurazione a seconda del contesto in cui è inserita. Infatti:

- quando le dimensioni della carreggiata lo consentono, la corsia ciclabile può essere separata dalla restante carreggiata destinata ai veicoli a motore con una striscia bianca continua; la corsia ciclabile di norma è posizionata sul lato destro, con possibilità, ove le circostanze lo consentono, di collocarla anche sul lato sinistro. In queste condizioni, la corsia è da ritenersi ad uso esclusivo dei velocipedi a cui è destinata e non può essere impegnata da altri veicoli;

- se le dimensioni della carreggiata, invece, non consentono di ricavare una corsia ciclabile per l'uso esclusivo da parte dei velocipedi, al fine di individuare una fascia della carreggiata con destinazione prioritaria ai velocipedi ma nella quale è comunque consentita la circolazione dei veicoli a motore che per il loro ingombro sono costretti ad occuparla parzialmente e per brevi tratti, può essere ricavata una corsia ciclabile all'interno della carreggiata. In tal caso la corsia ciclabile è delimitata da strisce bianche discontinue in modo che sia evidente la possibilità di essere impegnata anche dai veicoli diversi dai velocipedi. Infatti, in queste condizioni, per espressa previsione normativa, la corsia ciclabile può essere usata in modo promiscuo anche per la marcia da parte di altri veicoli diversi dai velocipedi, se le condizioni di traffico lo richiedono o per l'effettuazione di manovre (svolta o spostamento verso gli stalli di sosta laterali o di fermata dei mezzi pubblici, ecc.).

In tutte le condizioni sopraindicate, tuttavia, i velocipedi che circolano sulla corsia ciclabile hanno comunque la priorità rispetto agli altri conducenti che, in occasione delle manovre o alle intersezioni, devono comunque dare la precedenza ai velocipedi che transitano lungo le corsie ciclabili, rallentando e, ove occorra, fermandosi per consentire loro di transitare in sicurezza.

La corsia ciclabile quando è delimitata da strisce longitudinali discontinue:

- può essere sempre impegnata dai veicoli del servizio trasporto pubblico quando sono presenti fermate del trasporto pubblico collettivo. Tale possibilità di impegnare lo spazio destinato ai velocipedi, tuttavia, è limitata allo spazio necessario per consentire al mezzo pubblico di effettuare una fermata se la corsia risulta sovrapposta alle strisce di delimitazione della fermata stessa, di cui all'articolo 151 Regolamento di esecuzione ed attuazione del codice;

- può essere attraversata, limitatamente allo spazio necessario per consentire ai veicoli, diversi dai velocipedi, di spostarsi verso il margine della carreggiata per effettuare la sosta o la fermata nei casi in cui vi sia fascia di sosta veicolare laterale, con qualsiasi giacitura.

Infatti, solo quando la corsia ciclabile è delimitata da striscia longitudinale discontinua, come previsto dall'articolo 40 codice della strada, è sempre consentito ai veicoli a motore di impegnarne lo spazio relativo, soprattutto quando non è impegnato da velocipedi. La nuova norma, che prevede che la corsia ciclabile sia valicabile, limitatamente allo spazio necessario per consentire ai veicoli, diversi dai velocipedi, di effettuare la sosta o la fermata nei casi in cui vi sia fascia di sosta veicolare laterale, perciò, deve essere comunque letta alla luce del generale divieto di valicare la striscia continua imposto dall'articolo 40, comma terzo.

La classificazione di corsia ciclabile incide anche sulla determinazione delle caratteristiche. Infatti, la pista ciclabile deve avere una larghezza minima prevista dal decreto ministeriale 557/1999, mentre le dimensioni della corsia ciclabile, non essendo state determinate dalla nuova normativa, dovranno essere oggetto di un necessario e specifico intervento di rimodulazione delle norme regolamentari. Occorre ulteriormente evidenziare che, diversamente dalle piste ciclabili, la corsia ciclabile è posta all'interno della carreggiata e, in ragione della definizione generale di “corsia” (articolo 3, comma dodicesimo) a cui deve comunque farsi riferimento, deve avere larghezza sufficiente a permettere il transito di una fila di velocipedi. Diversamente dalla pista ciclabile, perciò, essa non può mai essere a doppio senso (bidirezionale), ma deve seguire il senso di marcia delle altre corsie presenti sulla carreggiata.

La “corsia ciclabile” è stata definita in modo specifico per essere ricavabile anche all'interno di una normale corsia veicolare (e delimitata da strisce discontinue), quando non c'è lo spazio fisico ovvero la larghezza sufficiente per costruirla in adiacenza a tale corsia veicolare ovvero quando, fuori della carreggiata, non c'è spazio per costruire una “pista ciclabile in corsia riservata”.

La nuova definizione, perciò, è stata introdotta al fine di individuare una porzione di corsia veicolare ordinaria in cui i velocipedi possono essere maggiormente tutelati. Infatti, in tale spazio, la circolazione dovrebbe essere dedicata prioritariamente (ma non esclusivamente) alle biciclette, tollerando che, sia pure in modo eccezionale per le ridotte dimensioni della carreggiata, tale fascia possa essere percorsa o attraversata anche dai veicoli a motore diversi dai velocipedi.

Prevedendo che tale spazio possa essere qualificato come corsia, la norma ha, inoltre, consentito che la corsia ciclabile possa essere attraversata dai veicoli diretti alla contigua fascia di sosta laterale, cosa che, invece, è preclusa in caso di pista ciclabile in corsia riservata.

In termini pratici, perciò, la nuova definizione ha lo scopo di consentire, con l'apposizione di idonea segnaletica orizzontale, di dedicare prioritariamente, ma non necessariamente di riservare esclusivamente una parte della carreggiata al flusso ciclabile, consentendo, al tempo stesso, la possibilità di impegnare tale spazio per le manovre di svolta, per la fermata dei veicoli del servizio di trasporto pubblico in corrispondenza della palina/pensilina e, sia pure eccezionalmente, per l'utilizzo promiscuo della corsia anche da parte di altri veicoli, diversi dai velocipedi.

Per questa ragione, nella definizione di corsia ciclabile, si è fatto riferimento alla possibilità che essa sia delimitata da strisce discontinue, quindi valicabili, che consentano ai conducenti diversi dai velocipedi, di impegnarla temporaneamente per effettuare manovre e per la marcia ordinaria, quando le dimensioni della corsia ordinaria in cui è inserita la corsia ciclabile sono, in alcuni punti, più ridotte.



3.1 Precedenza dei velocipedi sulle corsie ciclabili (modifiche articolo 145)

Con l'introduzione dell'articolo 145, comma quarto-ter, si è previsto che, lungo le strade urbane, i conducenti

degli altri veicoli hanno l'obbligo di dare la precedenza ai velocipedi che circolano sulle corsie ciclabili. Tale modifica, consente di dare un concreto contenuto alla priorità che è accordata ai velocipedi che impegnano le corsie ciclabili, anche quando esse sono parte delle corsie ordinarie veicolari e possono essere impegnate promiscuamente da altri veicoli. Alle intersezioni, perciò, salvo diversa segnalazione, i conducenti dei velocipedi che circolano sulle corsie ciclabili hanno la precedenza rispetto ai veicoli che attraversano la corsia o vi si immettono da strade laterali, anche se essi provengono da destra rispetto al senso di marcia dei conducenti dei velocipedi. Come previsto anche per l'analoga modifica introdotta in materia di precedenza per i conducenti dei velocipedi che circolano sulle strade ciclabili, tuttavia, la nuova disposizione dell'articolo 145, comma quarto-ter, deve essere coordinata con le altre disposizioni del codice della strada con la conseguenza che:

- se, in corrispondenza di un'intersezione tra la strada che ha una corsia ciclabile ed un'altra strada è stato disposto, mediante l'apposizione di idonea segnaletica, l'obbligo di dare la precedenza per tutti i veicoli che circolano su tale strada, l'obbligo vale anche per i conducenti dei velocipedi che marciano sulla corsia ciclabile; infatti, nonostante la priorità accordata dalla nuova disposizione, in tali casi, gli obblighi di precedenza imposti dalla segnaletica sono riferiti a tutti i veicoli circolanti sulla strada e, quindi, anche ai velocipedi che impegnano la corsia ciclabile;
- i conducenti dei velocipedi devono rispettare, come tutti gli altri utenti della strada, l'obbligo di cedere il passo ai tram che circolano in sede promiscua ed ai veicoli di soccorso che hanno in funzione gli appositi dispositivi supplementari. Infatti, tali veicoli, hanno la precedenza su tutte le altre categorie di utenti della strada in ragione della loro particolare modalità di circolazione.

Il diritto di precedenza previsto per chi circola sulle corsie ciclabili incontra, altresì, un limite nell'ipotesi in cui il velocipede debba eseguire la svolta a sinistra all'intersezione. In tale caso, infatti, valgono le regole generali previste per le manovre dei velocipedi; perciò, il velocipede deve gradualmente spostarsi verso sinistra impegnando la prima corsia utile che gli consenta la svolta, dando la precedenza ai veicoli che circolano sulla corsia ordinaria, e agli altri veicoli che impegnano l'incrocio provenienti dalla destra. Rimangono in ogni caso ferme le disposizioni dell'articolo 377, comma secondo, regolamento di esecuzione, che impongono di attraversare la carreggiata tenendo il velocipede a mano qualora vi

sia traffico particolarmente intenso. Come per le strade ciclabili, la violazione dell'obbligo di cedere il passo ai velocipedi che circolano sulle corsie ciclabili è oggetto della sanzione amministrativa di cui al comma decimo dell'articolo 145.

3.2 Obbligo per i velocipedi di impegnare le corsie ciclabili (modifiche articolo 182)

La modifica apportata all'articolo 182 impone ai conducenti dei velocipedi di impegnare la corsia ciclabile quando essa è presente sulla strada e, quindi, vieta loro di circolare sulla restante parte della strada che è destinata alla circolazione degli altri veicoli. La modifica, che è diretta conseguenza della priorità ciclabile che offre la corsia ciclabile, deve essere coordinata anche con quella introdotta dal secondo periodo del comma nono dell'articolo 182 secondo cui le norme previste dal regolamento per la circolazione sulle piste ciclabili si applicano anche alla circolazione sulle corsie ciclabili. Con tale disposizione, in termini pratici, si estendono anche alle corsie ciclabili le disposizioni dell'articolo 377 regolamento di esecuzione relative alla circolazione sulle piste ciclabili. Naturalmente, la diversa natura e le diverse caratteristiche delle piste ciclabili rispetto alle corsie ciclabili rendono tale estensione limitata alle disposizioni compatibili ed applicabili concretamente anche alla circolazione sulle corsie ciclabili.

In particolare:

- sulla base del richiamo delle norme dell'articolo 377, comma sesto, regolamento citato, per la circolazione dei velocipedi sulle corsie ciclabili, si applicano, ove compatibili, le norme di comportamento relative alla circolazione dei veicoli. Ciò significa, quindi, che anche sulle corsie ciclabili i ciclisti non possono marciare affiancati in numero superiore a 2 (salvo presenza di bambini con meno di 10 anni) e che devono tenere un comportamento identico a quello previsto per la circolazione sulla carreggiata ove non esiste uno spazio loro dedicato;
- per effetto della norma dell'articolo 182, si applicano anche alle corsie ciclabili le disposizioni del comma settimo dell'articolo 377 sempre regolamento citato con la conseguenza che, ove le corsie ciclabili si interrompano, immettendosi nelle carreggiate a traffico veloce o attraversino le carreggiate stesse, i ciclisti sono tenuti ad effettuare le manovre con la massima cautela evitando improvvisi cambiamenti di direzione. Sul tema occorre fare le seguenti precisazioni:
- la disposizione, per quanto riguarda le intersezioni in cui le corsie ciclabili attraversano una carreg-

giata, ovviamente, va coordinata con le disposizioni introdotte dall'articolo 145, comma quarto-ter, di cui si è data illustrazione, che prevedono il diritto di precedenza, salvo diversa segnalazione, per i conducenti dei velocipedi che circolano sulle corsie ciclabili.

- per quanto riguarda, invece, l'immissione sulla carreggiata alla fine di una corsia ciclabile, va considerato che, in tali circostanze, il ciclista, effettuando una manovra di spostamento, è tenuto, a norma dell'articolo 154 codice della strada, a dare la precedenza ai veicoli che circolano sulla carreggiata a nulla rilevando la disposizione del richiamato articolo 145, comma quarto-ter, che si riferisce unicamente alla circolazione sulle corsie ciclabili e regola la precedenza per le possibili interferenze di traiettoria degli altri veicoli che l'attraversano. I conducenti dei velocipedi che non impegnano le corsie ciclabili quando sono presenti sulla strada, sono puniti con le sanzioni amministrative di cui all'articolo 182, comma decimo.

4. DOPPIO SENSO DI CIRCOLAZIONE CICLABILE

Con la modifica dell'articolo 7 codice della strada, si è conferita ai Comuni la facoltà di definire strade urbane o tratti di esse in cui è possibile la circolazione a doppio senso solo per i velocipedi. Si tratta, infatti, di strade urbane a senso unico di marcia in cui i velocipedi che impegnano la corsia loro riservata possono circolare in senso opposto a quello consentito. La norma prevede espressamente che tale modalità di circolazione sia definita come "doppio senso ciclabile" e richiede che il tratto di strada in cui esso è consentito sia individuato mediante apposita segnaletica verticale ed orizzontale. Occorre evidenziare, perciò, che la modifica normativa richiamata non ha riconosciuto ai conducenti di velocipedi di circolare indiscriminatamente controsenso ma ha previsto che, per essere autorizzata, tale manovra deve essere effettuata solo sulle strade ove sia presente idonea segnaletica orizzontale e verticale frutto di attenta valutazione da parte del Comune. Le condizioni affinché i conducenti dei velocipedi possano godere di tale facoltà sono indicate dallo stesso articolo 7 comma primo, lett. i-bis) che limita la possibilità di istituire il "doppio senso ciclabile" sulle strade urbane classificate di tipo E, E-bis, F o F-bis o su parte di una zona a traffico limitato, ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h.

L'esercizio della facoltà di istituire il doppio senso ciclabile con specifica ordinanza del sindaco (che pertanto dovrà valutarne la fattibilità tecnica), invece, non è subordinato ad una larghezza minima della carreg-

giata, alla presenza e alla posizione di aree per la sosta veicolare e alla massa dei veicoli autorizzati al transito. Ciò lascia intendere che la corsia ciclabile possa essere realizzata anche in presenza di carreggiate non molto ampie; del resto, tale corsia è per definizione utilizzabile in modo promiscuo anche da altri veicoli che possono impegnarla quando non sono presenti velocipedi, con obbligo, in ogni caso, di dare loro la precedenza, specificata mediante apposita segnaletica verticale ed orizzontale.

Le modalità della circolazione dei velocipedi sulle strade a doppio senso ciclabile possono essere ricavate dal coordinamento della modifica dell'articolo 7 di cui si parla con quelle di cui agli articoli 3 e 182 codice della strada, rispettivamente in materia di definizione della corsia ciclabile per doppio senso ciclabile e di norme specifiche per la circolazione su tale tipo di corsia.

4.1 Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile

Con l'introduzione dell'articolo 3, comma primo, n. 12-ter), si è prevista la definizione di "Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile", stabilendo che essa è la parte longitudinale della carreggiata urbana a senso unico di marcia, posta a sinistra rispetto al senso di marcia stesso, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedi in senso contrario a quello di marcia degli altri veicoli. La corsia è delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile ed è contraddistinta dal simbolo del velocipede iscritto sulla pavimentazione. La corsia ciclabile, perciò, non è una pista ciclabile ma una corsia e come tale è parte della carreggiata destinata alla circolazione di una fila di velocipedi in senso opposto a quello degli altri veicoli. Essa può essere utilizzata per un uso promiscuo da parte dei veicoli diversi dai velocipedi, quando non è impegnata dai velocipedi stessi e, per tale ragione, è delimitata da una striscia longitudinale discontinua. La possibilità di uso promiscuo della corsia ciclabile a doppio senso ciclabile può evincersi anche in base al combinato disposto con la modifica introdotta all'articolo 150 codice della strada che disciplina le priorità in caso di incrocio malagevole sulla corsia a doppio senso ciclabile da parte degli autoveicoli che circolano sulla strada e che impone agli altri utenti di fermarsi e cedere il passo ai velocipedi.

Per la circolazione sulla corsia ciclabile per doppio senso ciclabile trovano applicazione le norme del Regolamento di esecuzione nella misura in cui esse siano compatibili con la natura e le caratteristiche della circolazione a doppio senso ciclabile che vi si svolge. In particolare, mentre non sembra applicabile al caso la disposizione dell'articolo 377, comma sesto, regolamento esecuzione,

trovano piena applicazione, le disposizioni del comma settimo dello stesso articolo, che prevedono l'estensione delle regole di circolazione ordinaria dei velocipedi anche alle corsie ciclabili a doppio senso. Sulla la corsia ciclabile per doppio senso ciclabile non si applicano le disposizioni dell'articolo 145, comma quarto-ter, relative alla precedenza di cui godono i velocipedi che circolano sulle corsie ciclabili.

4.2 Obbligo per i velocipedi di impegnare le corsie ciclabili a doppio senso ciclabile (modifiche articolo 182)

Con la modifica dell'articolo 182, comma nono, si è stabilito che sulle strade in cui è possibile la circolazione a doppio senso ciclabile, i velocipedi che circolano in senso contrario a quello di marcia rispetto agli altri veicoli devono impegnare obbligatoriamente la corsia ciclabile per doppio senso ciclabile e, di conseguenza, in nessun caso essi possono circolare controsenso nella restante parte della carreggiata. Su tale corsia i ciclisti devono circolare in unica fila, fatte salve le manovre di sorpasso. In caso di violazione di tale obbligo, si applicano le sanzioni dell'articolo 182, comma decimo che prevalgono, in quanto più specifiche, su quelle dell'articolo 7, che rimangono applicabili in caso di circolazione controsenso dei velocipedi sulle strade prive di corsia ciclabile per doppio senso ciclabile.

5, IMPEGNO DELLE CORSIE RISERVATE AI BUS DA PARTE DI VELOCIPEDI

Con la modifica dell'articolo 7, si dà la possibilità ai Comuni di prevedere che i velocipedi possano impegnare corsie preferenziali riservate ai mezzi pubblici, ma solo a condizione che non siano presenti binari tramviari a raso e che, salvo situazioni puntuali, la larghezza delle corsie bus non sia inferiore a 4,30

La norma, perciò, non introduce una deroga generalizzata al divieto di utilizzare le corsie preferenziali per i conducenti dei veicoli diversi da quelli adibiti al trasporto pubblico locale, ma prevede che i conducenti dei velocipedi, in presenza di specifica ordinanza del sindaco (che pertanto dovrà valutarne la fattibilità tecnica), possano impegnare tali corsie solo ove sia presente idonea segnaletica che lo consenta. In tutti gli altri casi, anche per questi veicoli, resta il divieto di impegnare le corsie preferenziali indicate, oggetto delle sanzioni di cui all'articolo 7.

La presenza di punti singolari, caratterizzati da un restringimento della carreggiata di estensione limitata, non impone di interrompere la circolazione ciclabile sulla corsia riservata a condizione che la larghezza del-

la corsia stessa resti comunque idonea alla circolazione dei velocipedi insieme ai mezzi del trasporto pubblico locale.



6. CASA AVANZATA

Con una modifica introdotta dall'articolo 229, comma terzo, del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 convertito con legge 17 luglio 2020, n. 77 era stata introdotta e definita la "Casa avanzata" che rappresenta una particolare modalità di gestione del traffico ciclabile alle intersezioni semaforizzate. Infatti, secondo la definizione che si ricava dal combinato disposto dell'articolo 3, comma primo, n. 7-bis), e dell'articolo 182, comma nono-ter, la casa avanzata è costituita da una linea di arresto per le biciclette posta in posizione avanzata di almeno 3 metri rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli. In corrispondenza di un incrocio con semaforo, perciò, la casa avanzata crea uno spazio riservato alle biciclette, posto davanti alla linea di arresto dei veicoli a motore, che consente ai ciclisti di attendere il segnale luminoso verde in una posizione avanzata rispetto alla linea di arresto prevista per tutti gli altri veicoli consentendo una loro maggiore visibilità.

Il comma nono-ter dell'articolo 182, introdotto dallo stesso decreto-legge n. 34/2020 convertito nella legge n. 77/2020 specifica che la casa avanzata può essere realizzata solo lungo le strade con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h, anche se fomite di più corsie per senso di marcia. La casa avanzata può impegnare l'intera carreggiata o una parte di essa. La linea d'arresto che individua lo spazio della casa avanzata è posta a una distanza pari almeno a tre metri rispetto alla linea di arresto stabilita per il flusso veicolare ordinario.

La casa avanzata deve essere facilmente accessibile per le biciclette allo scopo di evitare ai conducenti manovre di zig-zag tra gli altri veicoli fermi o in fase di arresto all'intersezione. Per tale ragione, l'articolo 182 stabilisce che l'area delimitata dalla casa avanzata deve essere resa

accessibile attraverso una pista ciclabile di lunghezza pari almeno a cinque metri riservata alle biciclette, situata sul lato destro in prossimità dell'intersezione. Con la modifica dell'articolo 182, introdotta dal decreto-legge n. 76/2020 convertito in legge 120/2020 in commento, si è completato l'intervento normativa del maggio scorso, stabilendo che la casa avanzata possa essere raccordata alla strada in cui è inserita anche attraverso una corsia ciclabile che deve garantire un più facile accesso allo spazio dedicato alle biciclette.

Con la predisposizione della casa avanzata, le biciclette assumono la priorità nel contesto urbano, con particolare vantaggio in caso di svolta a sinistra all'intersezione perché tali veicoli possono muoversi in anticipo rispetto agli altri veicoli. Infatti, la presenza della casa avanzata permette ai ciclisti di aspettare il verde davanti agli altri veicoli, che devono arrestarsi necessariamente più indietro, e dunque con precedenza, rispetto agli stessi.

Il conducente di un veicolo diverso dalla bicicletta che si ferma in attesa del semaforo nello spazio delimitato dalla casa avanzata commette la violazione di cui all'articolo 146, comma secondo, codice della strada, in relazione all'articolo 40 citato codice per violazione degli obblighi imposti dalla segnaletica orizzontale. L'individuazione delle intersezioni in cui è possibile la realizzazione della casa avanzata deve essere prevista con specifica ordinanza del sindaco, che pertanto dovrà valutarne la fattibilità tecnica, soprattutto in relazione al reciproco distanziamento delle due linee di arresto e la visibilità delle lanterne semaforiche per tutte le componenti di traffico.

7. ZONA SCOLASTICA

Sempre con modifica dell'articolo 7, comma undicesimo-bis, è stato previsto che il comune possa limitare o escludere la circolazione, la sosta o la fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli nelle zone scolastiche urbane. Tale facoltà può essere modulata in orari e con le modalità definite con ordinanza del sindaco. La modifica deve essere coordinata con quella introdotta dall'articolo terzo, comma primo, n. 58-bis, con cui è stata definita la "Zona scolastica" che è la zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni e dell'ambiente. Tale zona deve essere delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine. La segnaletica, non prevista dalla vigente normativa, sarà oggetto di disciplina specifica con la modifica delle norme del regolamento di esecuzione prevista dall'articolo 49, comma quinto-decies,

del decreto-legge. I divieti di circolazione, di sosta o di fermata non si applicano, in ogni caso, agli scuolabus, agli autobus destinati al trasporto degli alunni frequentanti istituti scolastici, nonché ai titolari di contrassegno per invalidi di cui all'articolo 381, comma secondo, regolamento di esecuzione ed attuazione.

La norma ha previsto una specifica sanzione per chiunque violi gli obblighi, le limitazioni o i divieti previsti nelle zone scolastiche. Infatti, in deroga alle disposizioni generali dell'articolo 7 che puniscono la violazione di obblighi e divieti con le sanzioni dei commi quattordicesimo e quindicesimo, per tale violazione è stata prevista l'applicazione della sanzione amministrativa di cui al comma tredicesimo-bis dell'articolo 7. (pagamento di una somma da euro 168 ad euro 679. Nel caso di reiterazione della violazione nel biennio, si applica anche la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da quindici a trenta giorni. Tale sanzione non potrà trovare applicazione prima della definizione della segnaletica specifica. Infatti, la presenza di tale segnaletica, che indica l'inizio e la fine di una zona scolastica, costituisce il presupposto per dare adeguata pubblicità alla specifica disciplina della sosta e della circolazione che, con ordinanza del sindaco, è prevista in quella zona e che non richiede, perciò, la predisposizione di altri segnali di divieto o limitazione.



Laurea in giurisprudenza a Teramo nel 1985 con 110 e lode. Specializzato in Diritto Sindacale e del Lavoro. Avvocato. Giornalista pubblicista ha collaborato con Avvenire, L'Osservatore Romano, La Stampa, Il Messaggero, Il Tempo.
Consulente della Procura della Repubblica di Pescara dal 1994 al 1999.
Dirigente negli enti locali dal 1999.
Comandante di Polizia Locale a Pescara, Vasto, Cesena e L'Aquila.

Le idoneità al servizio e all'arma nella polizia locale Differenze con le altre forze di polizia - Le armerie a singhiozzo

Idoneità all'arma per gli operatori della Polizia Locale. Una vexata quaestio che il tempo non risolve ma, se fosse possibile, complica ancora di più. Da ultimo l'art. 19 ter del d.l. 4 ottobre 2018 n.113 con il legislatore che sente il bisogno di fornire l'interpretazione autentica dell'art. 5 comma 5 primo periodo della legge quadro della polizia locale n.65 del 1986. Bontà sua il legislatore non riesce ancora a riformulare una legge quadro adeguata alle mutate condizioni operative delle polizie locali, ma si offre di interpretare in modo definitivo la norma sui limiti di utilizzo, in servizio, dell'arma in dotazione. Al riguardo l'art. 19 ter statuisce "L'articolo 5, comma 5, primo periodo, della legge 7 marzo 1986, n. 65, si interpreta nel senso che gli addetti al servizio di polizia municipale ai quali è conferita la qualifica di agente di pubblica sicurezza possono portare, senza licenza, le armi di cui possono essere dotati in relazione al tipo di servizio nei termini e nelle modalità previsti dai rispettivi regolamenti, nonché nei casi di operazioni esterne di polizia, d'iniziativa dei singoli durante il servizio, anche al di fuori del territorio dell'ente di appartenenza esclusivamente in caso di necessità dovuto alla flagranza dell'illecito commesso nel territorio di appartenenza".

Nella circostanza l'Ufficio per Amministrazione Generale del Dipartimento della Pubblica Sicurezza del Ministero dell'Interno con circolare protocollo 557/PAS/U/017997/12982.LEG del 20 dicembre 2018 ritiene opportuno dedicare un preciso paragrafo alle **"Altre questioni riguardanti la disciplina del porto dell'arma in assegnazione agli addetti alle Polizie locali"**.

Il Dipartimento di P.S. precisa che la Circolare rappresenta "in una logica di economia di atti" davvero poco praticata in troppe circostanze, "l'occasione propizia anche per fornire orientamenti interpretativi in merito ad altri aspetti della disciplina recata dalla legge 65/1986 segnalati all'attenzione sia dalla "rete" delle Autorità provinciali di p.s. sia dagli Enti Locali."

LA VISITA MEDICA PERIODICA PER LA LICENZA EX ART. 42 TULPS

La circolare affronta in primis la questione relativa alla visita medica periodica al fine di accertare la permanenza dei requisiti psicofisici minimi richiesti per il porto dell'arma stabiliti dal D.M. 28 aprile 1998, per il rilascio delle licenze ex art. 42 TULPS.

Il Dipartimento ricorda che quanto previsto dall'art. 5 comma 5 della legge 65/1986 è analogo a quanto previsto dall'art. 73 secondo comma del R.D. n.635/1940, poiché "si concretizza un caso di legittimazione ex lege apporto delle armi ricevute in assegnazione, la cui operatività non è subordinata, per quanto concerne il versante del diritto statale, allo svolgimento di periodiche visite psicofisiche."

Ne consegue che la "revisione annuale" prevista dall'art. 6 comma 3 del D.M. 145/1987 non ha alcun diritto di intervenire su un sistema completo come delineato dal suddetto art. 5 comma 5 della legge 65 del 1986. Pertanto il Dipartimento afferma "diversamente dall'occasionale parere espresso in passato in risposta a taluni quesiti "che "non può ritenersi applicabile al personale in questione (polizia locale) la previsione dell'art. 1 della legge 87/1989 che impone la presentazione annuale di un certificato medico attestante i requisiti in parola".

In merito a quanto previsto dall'art. 6 del d.m. 145 che introduce l'istituto della "re-visione annuale" il Dipartimento ritiene che "tale revisione riguarda la verifica dell'attualità delle esigenze operative che avevano dato luogo all'originaria assegnazione e all'eventuale necessità di adottare gli aggiornamenti eventualmente necessari in conseguenza delle cessazioni di personale dal servizio".

Proviamo a seguire il Dipartimento nel suo ragionamento ma ecco che ci imbattiamo in un passaggio che induce una ponderata riflessione.

La Circolare afferma senza titubare che "in questo con-

testo la fonte "competente" (mai virgolette furono più opportune) a prevedere l'obbligo di sottoporsi a cadenze periodiche, a visite di accertamento dei requisiti psicofisici sembra essere il regolamento che ciascun ente locale è chiamato ad adottare per disciplinare sia il servizio che l'ordinamento dei dipendenti dei Corpi e servizi di Polizia Locale (artt. 4, 5 comma 5 e 7 della legge 65/1986)."

E ancora la Circolare afferma che "tale soluzione appare coerente anche con le norme che regolano il procedimento di attribuzione della qualifica di agente di p.s. .. che il Prefetto concede sulla base della sola verifica dei requisiti morali ...senza fare alcun cenno alla verifiche di carattere psico-fisico".

Con la conseguenza lapalissiana per il Ministero, ma aberrante per chi scrive che "l'accertamento di tali condizioni rientri in una fase prodromi riconducibile alla re-sponsabilità dell'Ente locale e, in particolare delle figure del Sindaco e del Comandante del Corpo di Polizia Municipale, secondo la ripartizione di competenze fissate dagli art. 2 e 9 della città legge 65/1986".

Ma si può arrivare a tanto ?

Riassumendo: ogni comune decide quali requisiti accertare per l'idoneità alle armi degli addetti alla Polizia Locale, ed ogni comune decide se tale idoneità deve essere riaccertata ogni tot tempo o una tantum per il resto della vita lavorativa.

Ma un agente di polizia locale ed un agente di pubblica sicurezza o un carabiniere o un finanziere con l'arma in dotazione non devono essere tutti idonei secondo requisiti analoghi se svolgono funzioni analoghe. Se si è coinvolti in un conflitto a fuoco devono essere tutti idonei all'uso dell'arma.

Il Manifesto nazionale del Tiro a Segno ogni anno detta regole per l'idoneità al tiro, discutibili ed oltretutto non sempre rispettate dalle singole polizie locali.

E ancora l'assegnazione in via continuativa che comporta la presenza dell'arma all'interno di un nucleo familiare non comporta che tutti gli assegnatari siano idonei allo stesso modo. Idoneità fisica e psichica. Soprattutto la seconda da verificare con criteri rigorosi, unanimi e uguali per tutte le forze di polizia e ovviamente per tutti gli addetti delle polizie locali comuni piccoli, medi o grandi. Non può esserci un operatore di polizia più idoneo di un altro ed un agente di polizia locale più idoneo di un suo collega sol perché la fonte "competente" ha disciplinato in modo difforme le procure di idoneità.

Quanto sia competente la fonte regolamentare è tutto da dimostrare.

I verbali dei consigli comunali che preludono alle delibere sui regolamenti per l'armamento degli addetti delle polizie locali gettano ombre pesanti sulla "competenza" della fonte. Il dibattito politico è surreale, il tecnico è all'angolo, il Comandante è il capro espiatorio se non accetta le scelte politiche, paga di suo a fine contratto, con il mancato rinnovo a fine incarico con la rotazione.

L'IDONEITÀ NELLA POLIZIA DI STATO

Per essere dichiarati idonei alla qualifica di agenti di pubblica sicurezza occorre produrre un certificato anamnestico con particolare riferimento alle infermità pregresse o attuali elencate nel decreto ministeriale 30 giugno 2003 n.198 allegato B, aver sostenuto una serie di esami quali: esame audiometrico tonale, elettrocardiogramma con visita cardiologica, 12 esami ematochimici. Poi la commissione procederà all'esame del visus natural e corretto, del senso cromatico, all'esame dell'urina, all'esame biomedico (che consente, attraverso la valutazione della differente resistenza dei tessuti corporei al passaggio di una debole corrente elettrica, la misurazione dei valori percentuali di massa grassa e massa metabolicamente attiva), l'esame per la misurazione della forza muscolare (handgrip) alla valutazione psicologica/psichiatrica (batteria testologica, visita, colloquio clinico).

Per la valutazione dell'idoneità psichica la batteria di test è costituita da un questionario anamnestico, da un questionario di personalità tarato per la misurazione delle personalità patologiche, da un reattivo proiettivo e da eventuali altre scale di valutazione più specifiche per la misurazione di peculiari aspetti psicologici. Alla conclusione diagnostica si giunge attraverso la valutazione complessiva dei risultati delle indagini testologiche e cliniche emerse dai colloqui.

L'IDONEITÀ NELLE POLIZIE LOCALI

Si perché l'idoneità alla qualifica di agente di polizia municipale, prima che di quella dell'idoneità all'arma è oggetto di libera determinazione da parte di ogni singola regione se la legge regionale lo disciplina, e di ogni singolo comune all'atto della predisposizione del bando di reclutamento.

Poi quando arriviamo all'idoneità all'arma, se prevista dal regolamento, la fantasia impazza.

Ogni giorno le cronache raccontano di prove fisiche "inventate" da questo o quel Comune, da questo o quel Co-

mandante per accertare l'idoneità fisica.

Prove di atletica, 1000 metri, salto in alto, salto in lungo, flessioni, sbarra...ma per favore ! E poi accertamenti psico attitudinali con colloqui clinici e batterie di test di-scutibili sulla loro efficacia come MMPI 2 anziché il Rorschach o lo SCID II che sono in grado di andare a fondo negli accertamenti.

Il **test delle macchie di Rorschach** è un test psicologico proiettivo. Ovvero uno strumento la cui finalità è quella di definire il profilo della personalità del paziente che vi si sottopone.

Probabilmente **Hermann Rorschach** psichiatra svizzero scomparso 1922, non avrebbe mai immaginato che tale metodologia psicodiagnostica, elaborata a partire dagli esperimenti di Kleksografia (consistenti nel versare macchie di inchiostro in un foglio di carta per ripiegarlo poi in due ed ottenere una figura simmetrica) e soprattutto in piena indipendenza dai fondamenti della dottrina freudiana, sarebbe diventata uno dei reattivi psicologici più dif-fusi e utilizzati al mondo.

Il Test di Rorschach si avvale di dieci tavole coperte di macchie di inchiostro nere o policrome che il paziente deve interpretare.

L'idea si fonda sull'utilizzo dell'interpretazione di disegni ambigui per valutare la personalità di un paziente (concetto che può essere addirittura ricondotto a Botticelli e a Leonardo Da Vinci). Con Rorschach si avrà un vero e proprio approccio sistematico, con la standardizzazione delle tavole.

La SCID II è un'intervista costituita da una serie di domande grazie alle quali è possibile indagare la presenza dei disturbi di personalità. Essa permette di effettuare una valutazione dei disturbi di personalità di tipo categoriale, inteso in termini di presenza o assenza del disturbo, e dimensionale ovvero la quantità di criterio diagnostico presente o assente.

La SCID II permette di effettuare la diagnosi di 10 disturbi di personalità, secondo il DSM-IV. Inoltre, sono inclusi altri 3 disturbi di personalità: il disturbo di personalità non altrimenti specificato, il disturbo passivo-aggressivo e il disturbo depressivo, cioè tutti quei disturbi che nel DSM IV sono inclusi nell'Appendice B.

La SCID II è composta da due parti:

1. Un questionario autosomministrato da parte del paziente;
2. L'intervista semistrutturata di approfondimento de-

gli item a cui si è attribuita una risposta affermativa al questionario.

Il questionario formato da 119 item de è consegnato preliminarmente al soggetto che dovrà riconsegnarlo allo sperimentatore al momento dell'intervista. Le domande del questionario riguardano i disturbi di personalità. Il questionario è utilizzato co-me guida per la successiva intervista che esamina nell'ordine i seguenti disturbi : evitante di personalità, dipendente di personalità, ossessivo -compulsivo, passivo aggressivo, depressivo, paranoico, schizotipico, schizoide, istrionico, narcisistico, borderline, antisociale.

E poi non dimentichiamo che un candidato può essere idoneo fisicamente, idoneo sul versante psichico ma non avere l'attitudine.

E chi accerta l'attitudine? Nei concorsi per agenti e ufficiali delle polizie locali posso affermare senza timore di smentita al 99% : nessuno. Con danni incalcolabili per l'amministrazione che si ritrova ad investire su un agente di polizia locale che si sco-pre non avere attitudine al ruolo.

L' IDONEITÀ NELL'ARMA DEI CARABINIERI

Solo per chiarire meglio. Nell'arma dei Carabinieri, il Centro Nazionale di Selezione e Reclutamento -Ufficio Selezione del Personale ha pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 102 del 27 dicembre 2019 le Norme Tecniche per lo svolgimento degli accertamenti attitudinali del Concorso, per esami, per l'ammissione di 60 allievi al primo anno del 202 Corso dell'Accademia militare per la formazione di base degli Ufficiali dell'Arma dei Carabinieri. Gli equivalenti ufficiali delle polizie locali, poi vedremo le differenze di selezione .

La Benemerita premette che "L'art. 97 della Costituzione Italiana è il fondamento giuridico dal quale prende avvio e si conforma la PROCEDURA DI SELEZIONE ATTITUDINALE. In particolare tre sono i principi a cui si informano le attività poste in essere per gli accertamenti attitudinali, ovvero:

"Agli impieghi nelle pubbliche amministrazioni si accede mediante concorso, i pubblici uffici sono organizzati in modo che siano assicurati il buon andamento e l'imparzialità dell'amministrazione, consistono in attività volte alla cura degli interessi della collettività". L'Arma richiama poi l'articolo 1 commi 1 e 2 della legge 241/1990 e "in questo senso gli accertamenti attitudinali si informano ai dispositivi di legge ricordati e sono posti in essere nel primario interesse della Pubblica Amministrazione , visto il complesso e delicato servizio d'Istituto

espletato dai militari dell'Arma dei Carabinieri e sono strutturati su una procedura che garantisca la massima oggettività possibile. Proceduta tesa ad evitare che le valutazioni attitudinali siano fondate su di una sola tipologia di informazioni o che siano effettuate sulla base di considerazioni soggettive di una singola persona. La procedura di selezione adottata coniuga , da un lato, il principio di "imparzialità ed "efficienza" della P.A. , dall'altro i criteri più scientifici più accreditati e ritenuti validi in materia di valutazione attitudinale.

La Benemerita precisa ulteriormente che "gli accertamenti si sostanziano in un metodo scientifico di previsione dei comportamenti lavorativi che si configurano in un processo di analisi, diagnosi e sintesi volto a predire il proficuo inserimento nel con-testo istituzionale e la condotta lavorativa del candidato. Da questo presupposto concettuale discende che tutti i candidati vengono sottoposti alla stesa "situazione stimolo". Il contesto della selezione diventa paradigmatico di situazioni che presuppongono un certo grado di stress e una certa attivazione emozionale da parte del candidato. IL modo in cui il candidato risponde alla serie di stimoli cui è sottoposto e come riesce a gestirli, sono alcuni degli aspetti della valutazione cui si fa riferimento quando si valutano i requisiti attitudinali previsto dallo specifico profilo. Il fondamento scientifico di tale valutazione è che la condotta posta in essere in fase di selezione, rappresenta un comportamento significativo delle inclinazioni comportamentali più generali del candidato. Gli accertamenti attitudinali , inoltre, sono orientati alla raccolta di dati ed informazioni avvalendosi delle tecniche e delle conoscenze offerte dalla disciplina psicologica, rappresentata dagli Ufficiali psicologi, e dall'ottica definita dalla cosiddetta "cultura organizzativa", costituita dagli Ufficiali periti selettori".

E le linee guida terminano con questa chiosa: "La valutazione attitudinale , attiene semplicemente alla verifica hic et nunc , della sussistenza o meno nell'aspirante dei requisiti previsti dal Profilo attitudinale del ruolo a cui si aspira". Come dire che ov-viamente , nel corso della vita lavorativa questi requisiti potrebbero venir meno e devono essere costantemente monitorati con richiami a visita.

Torniamo a bomba. Il dipartimento del Ministero ritiene che per la polizia locale ogni comune possa accertare come vuole l'idoneità all'arma e al servizio, che tale idoneità non debba essere oggetto di alcuna revisione.

Per le altre forze di Polizia si fa sul serio sugli accertamenti.

Un atteggiamento distonico e inquietante.

Che genera questi risultati.

I PIANI COORDINATI DI CONTROLLO DEL TERRITORIO

Gli appartenenti a polizia di stato, arma dei carabinieri e polizia locale oltre ad avere analoghe competenze nella prevenzione e repressione dei reati sono destinatari di quei famosi piani coordinati di controllo del territorio .

Infatti la legge 128 del 26 marzo 2001 all'art 17 recita testualmente "Il Ministro dell'interno impartisce e aggiorna annualmente le direttive per la realizzazione, a livello provinciale e nei maggiori centri urbani, di piani coordinati di controllo del territorio da attuare a cura dei competenti uffici della Polizia di Stato e comandi dell'Arma dei carabinieri e, per i servizi pertinenti alle attività d'istituto, del Corpo della Guardia di finanza, con la partecipazione di contingenti dei corpi o servizi di polizia municipale, previa richiesta al sindaco, o nell'ambito di specifiche intese con la predetta autorità, prevedendo anche l'istituzione di presidi mobili di quartiere nei maggiori centri urbani, nonchè il potenziamento e il coordinamento, anche mediante idonee tecnologie, dei servizi di soccorso pubblico e pronto intervento per la sicurezza dei cittadini."

Ma se lavorano addirittura fianco a fianco è ipotizzabile che le loro idoneità siano valutate diversamente. E non di poco.

UN CASO DI STRAORDINARIA INIDONEITÀ

Il Comune di Pescara il 16 dicembre 2018 bandisce un concorso per Istruttore di Vigilanza a tempo pieno e indeterminato. Nessun limite di età, nessuna selezione fisica e psico attitudinale, requisiti richiesti quelli per qualsiasi dipendente di altro settore dell'amministrazione: requisiti per il riconoscimento della qualifica di p.s. , patente di guida di tipo B e ...udite udite .."disponibilità incondizionata alla conduzione di tutti i veicoli in dotazione al Comando di Polizia Municipale di Pescara".

Il concorso si articola in 2 prove scritte ed una prova orale. All'esito delle quali l'idoneo entra a far parte della polizia locale a tempo indeterminato. Magari ...uno solo . No ne entrano a decine perché si pensa bene di utilizzare la graduatoria degli idonei per una mega infornata di ...amministrativi a tutti gli effetti. Addirittura nonostante sul concorso si abbattano due sentenze del Tar che ne affermano la nullità per violazione dell'anonimato, il Comune si appella al Consiglio di Stato pur di mantenere in piedi la procedura selettiva così rigoro-

samente effettuata e nel frattempo decide di assumerne una trentina a tempo determinato. Eh si come perdersi queste preziose risorse ...per le quali non è stata accertata alcuna idoneità fisica particolare, alcuna idoneità psichica ed alcuna idoneità attitudinale.

In cantiere il Comune ha anche un bando per istruttori direttivi di vigilanza sul quale si accettano scommesse sui requisiti che si intendo accertare.

Per tornare alla Circola 2018 del Dipartimento del Ministero dell'Interno queste sono le fonti "competenti" che adottano i regolamenti sulle idoneità al servizio o all'arma.

LE ARMERIE A SINGHIOZZO

La Circolare ministeriale del 2018 interviene sulla lettera della norma in modo discutibile a sommo parere dello scrivente.

L'art. 12 comma 4 del D.M. 145/ del 1987 prescrive che l'armeria deve essere costituita ogniqualvolta occorra custodire un numero di armi superiore a quindici.

La Circolare premette che "la norma assume come linea di discriminare il numero delle **armi che vanno effettivamente custodite** e non il numero delle armi complessive di cui il Corpo dispone".

E prosegue nel ragionamento secondo il quale "**il numero da deposita presso la sede del Corpo può essere sensibilmente inferiore** laddove l'Ente locale abbia previsto che un aliquota degli addetti alla propria Polizia locale riceva l'arma in assegnazione continuativa". Nel qual caso "gli interessati **possono detenere l'arma in dotazione presso l'abitazione**, giusta quanto previsto da diverse previsioni recate dal D.M. 145/1987". Il Dipartimento del Ministero ricorda anche i numerosi casi previsti dal D.M. che in virtù dell'assegnazione continuativa **non obbligano alla riconsegna a fine servizio** e consentono di portare l'arma con se fuori dal servizio, e giunge alla conclusione che "tali previsioni lasciano presupporre che la facoltà di porto dell'arma, riconosciuta al personale "assegnatario" in via continuativa, comprenda la possibilità di detenere l'arma anche nella propria abitazione , quando si è fuori dal servizio".

Per il Ministero restano ferme "le facoltà di controllo dell'Autorità di pubblica sicurezza di cui all'art. 12 comma 5 del D.M. 145/1987" (che consente alla Questura , quando lo ritiene necessario, verifiche di controllo e di prescrivere quelle misure cautelari che ritenga indispensabili per la tutela dell'ordine , della sicurezza e dell'incolumità pubblica).

E quindi rimette al Comune di "valutare se laddove il numero delle armi assegnate continuativamente consenta di "abbassare" il numero da lasciare in deposito presso il Corpo sia inferiore alla soglia delle quindi procedere all'istituzione dell'armeria".

E poi ulteriormente si affretta a precisare che "Va da sé che tale scelta , secondo un principio di prudenza e cautela, andrà commisurata sulla possibilità di dover assorbire eventuali "restituzioni", anche solo contingenti delle armi in assegnazione continuativa, suscettibili di determinare una giacenza superiore a quindici pezzi" perché ovviamente tale circostanza "rende inadeguata e contraria alle previsioni di legge una conservazione al di fuori dell'armeria".

Anche su questo fronte Comando che vai armeria che trovi o non trovi secondo i desiderata dell'amministrazione, il senso di responsabilità del Comandante, la sensibilità della Questura.

Ma si può? La Circolare si muove sulle sabbie mobili dell'incertezza terminologica che non è possibile accettare. L'assegnatario in via continuativa "può" portare l'arma a casa e non deve. A fine servizio non "deve" riconsegnare l'arma ma "può" riconsegnare l'arma. Il Comune o meglio il Comandante dovrebbe valutare se l'assegnazione in via continuativa consente di abbassare il numero di armi da tenere in armeria inferiore alle quindici e poi valutare quando possa incidere la possibilità di assorbire eventuali restituzioni".

Ma stiamo scherzando? Su quali basi il Comandante deve decidere sulla base della prognosi postuma o del giudizio ipotetico ex post o giudizio contrattuale nella condotta attiva? Ma un Comando monitora ogni giorno quanti riportano l'arma a casa e quanti la lasciano in deposito. Se un operatore decide di non tenere l'arma a casa durante le ferie perché lontano da casa ? Se un operatore decide di non tenere l'arma a casa perché nel suo nucleo familiare sono presenti persone affette da disturbi psichici o bambini e non dispone di una cassaforte idonea alla custodia. Queste variabili e tante altre su quale base si possono calcolare oltre al ricorso alla sfera di cristallo? E poi superato il limite delle quindici sulla base di calcoli errati e nella sfortunata coincidenza che la concomitante presenza di più armi con la contestuale commistione in caso di presa di servizio generi infortuni sul lavoro? E se malintenzionati accedono al Comando e portano via armi custodite in modo improprio? In questi casi tutto facile: il Comune avrebbe dovuto, il Comandante doveva , la Questura avrebbe dovuto ritenere....

Pagine di commenti senza soluzione di continuità. Ma smettiamola di continuare a disegnare una Italia dai cento Comandi di Polizia Locale che seguono modalità operative diverse su tematiche delicate come le idoneità e le armi. Solo regole uniche e univoche sul territorio nazionale in tema di requisiti per l'accesso, idoneità, prima formazione obbligatoria, uso delle armi e competenze per materia possono dar vita ad una Polizia Locale Nazionale che operi con professionalità competenza e pari dignità rispetto a tutte le forze di Polizia.

Nell'interesse della collettività e degli uomini e donne della Polizia Locale che degnamente rivestono una divisa con onore e oneri.



Interventi e ristori nel 2020 per contrastare il Covid-19 e attenuarne gli effetti



Abstract

Il debito pubblico contratto nel 2020 è stato accertato dalla Banca d'Italia in 2.569 miliardi di euro con un incremento di 159 miliardi rispetto al 2019 (+ 6,6%). Si stima che il rapporto debito/PIL, che era del 134% nel 2019, si attesterà al 158,7% nel 2020 e che il rapporto deficit/PIL salirà dall'1,6 % del 2019 a oltre il 10,8% nel 2020. E' questa la sintesi dell'enorme sforzo finanziario compiuto nello scorso anno per una serie di interventi rivolti a contrastare il Covid-19 e a provvedere ai ristori provocati dalle necessarie misure restrittive adottate. In questo scritto esamineremo in breve i diversi provvedimenti di natura finanziaria varati dal Parlamento e dal Governo nel corso dell'anno in relazione all'andamento dell'epidemia per un onere complessivo di circa 225 miliardi di euro e le relative macrodestinazioni..

Anno horribilis

L'anno 2020, l'anno della pandemia da Corona virus Covid-19, l'anno che ha seminato ansia, timore e morte, l'anno che ha costretto all'isolamento nella vita sociale e ad una inaudita crisi delle attività economiche, l'anno nero si è tinto di un profondo rosso con riferimento alla gestione del bilancio 2020. Gli interventi pubblici rivolti a fronteggiare l'emergenza epidemiologi-

ca si sono svolti in un evidente clima di assoluta necessità ed urgenza dando luogo ad una serie continua di decreti-leggeri volti a stabilire regole restrittive e di comportamento per prevenire il diffondersi dell'epidemia e nello stesso tempo, a operare interventi di natura economica e finanziaria diretti a potenziare il sistema sanitario, a indennizzare lavoratori, imprese e famiglie e ad avviare la ripresa. Questi interventi hanno avuto bisogno di utilizzare ingenti risorse finanziarie e di qui il ricorso massiccio all'indebitamento. Ripercorriamo in breve le diverse fasi.

Lo stato di emergenza e il primo decreto-legge "Cura Italia"

Il 30 gennaio 2020 l'Organizzazione mondiale della sanità dichiara lo stato di emergenza internazionale di salute pubblica per il Covid-19. Il giorno dopo il Presidente del Consiglio dei ministri Conte delibera la "Dichiarazione dello stato di emergenza in conseguenza, del rischio sanitario connesso all'insorgenza di patologie derivanti da agenti virali trasmissibili" per un periodo di sei mesi, successivamente prorogato e ancora oggi in vigore.

Il 20 marzo la Commissione UE decide di applicare la c.d. *general escape clause* che consente agli Stati membri di deviare temporaneamente dal percorso di aggiustamento verso l'obiettivo di medio termine a condizione che non venga compromessa la sostenibilità della finanza pubblica e presentando un piano di rientro. Da qui nascono i quattro scostamenti di bilancio che il Parlamento autorizza nel corso dell'anno con la procedura prevista dall'articolo

6 della legge 24 dicembre 2012, n.243 emanata in attuazione dell'articolo 81 della Costituzione, e dunque a maggioranza assoluta dei componenti di ciascuna delle due Camere.

Il primo scostamento è autorizzato dal Parlamento in data 11 marzo e consiste per il 2020 in 25 miliardi di euro, in termini di *saldo netto da finanziare* e di *fabbisogno*, e in 20 miliardi di euro, in termini di *indebitamento netto*.

Segue il primo decreto-legge "Cura Italia" n.18 del 17 marzo, convertito dalla legge n. 27 del 24 aprile, che reca misure di potenziamento del Servizio sanitario nazionale e di sostegno economico per famiglie, i lavoratori e le imprese. Gli oneri derivanti dal provvedimento ammontano complessivamente a 24,8 miliardi di euro in termini di *saldo netto da finanziare*, 20 miliardi in termini di *indebitamento netto* e 18,6 miliardi in termini di *fabbisogno* e sono entro i limiti autorizzati dal Parlamento.

Il decreto-legge "Rilancio"

Con risoluzioni approvate dalla Camera il 29 aprile e dal Senato il giorno successivo, viene autorizzato il *secondo* scostamento di bilancio che consiste per il 2020 in 155 miliardi di euro, in termini di *saldo netto da finanziare*, 55 miliardi in termini di *indebitamento netto* e 65 miliardi in termini di *fabbisogno*. Vengono in tal modo gettate le basi per la copertura finanziaria del successivo decreto-legge n.34 del 19 maggio, convertito dalla legge 17 luglio 2020, n.77, che reca "Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19".

Nelle intenzioni del Governo il decreto avrebbe dovuto fornire gli strumenti necessari al Paese per ripartire in sicurezza e rilanciare l'economia attraverso un provvedimento unitario e organico di imponente portata finanziaria pluriennale. Di qui l'attributo "Rilancio" che ad alcuni non era apparso molto appropriato in quanto il decreto presentava un prevalente contenuto risarcitorio, reso necessario dalla

difficile situazione che si era creata, anziché una visione orientata in un orizzonte di programmazione. Ad una lettura più attenta è possibile tuttavia rilevare che alcuni interventi previsti già presentavano un interessante potenziale di ripresa e disviluppo dell'economia e delle imprese, come quelli attinenti alla costituzione del "Patrimonio Rilancio" presso la Cassa depositi e prestiti, previsto in 44 miliardi di euro, al Fondo di copertura delle garanzie concesse da SACE s.p.a., previsto in 30 miliardi di euro e al Fondo patrimoniale delle piccole e medie imprese previsto in 4 miliardi. L'onere complessivo per il 2020, che scaturisce dal decreto *Rilancio*, ivi comprese le integrazioni operate in sede di conversione in legge, ammonta a 154,7 miliardi di euro in termini di *saldo netto da finanziare*, 55,3 miliardi in termini di *indebitamento netto*, 71,7 miliardi in termini di *fabbisogno* (utilizzando anche taluni margini disponibili risultanti dal primo scostamento di bilancio).

Il decreto-legge "Agosto"

Con risoluzioni della Camera dei deputati e del Senato adottate il 29 luglio, a maggioranza assoluta dei rispettivi componenti, viene autorizzato il terzo scostamento di bilancio e con separata votazione a maggioranza semplice, è approvato il *Programma nazionale di riforma*. Quest'ultimo documento, che fa parte del DEF, non era stato presentato nel mese di aprile a causa del profondo stato di incertezza dell'orizzonte di politica economica e finanziaria determinata dall'espandersi della pandemia. L'autorizzazione del Parlamento consiste per il 2020 in 32 miliardi di euro in termini di *saldo netto da finanziare* e di *fabbisogno* e in 25 miliardi in termini di *indebitamento netto*. A questa operazione fa seguito l'emanazione dell'ulteriore decreto-legge n. 104 del 14 agosto, convertito dalla legge 13 ottobre 2020, n.126, che reca "Misure urgenti per il sostegno e il rilancio dell'economia".

Nei contenuti il decreto 104, denominato decreto "Agosto", si pone sulla scia dei precedenti e prevede una serie di interventi orientati a con-

tinuare e a rafforzare le misure di sostegno nel campo sociale, economico e culturale rese necessarie dagli effetti ancora gravi del lockdown, nonostante il miglioramento della situazione sanitaria. Esso interviene in materia di lavoro, di coesione territoriale, di salute, di scuola, università ed emergenza, di finanziamento delle Regioni e degli enti locali, di misure di sostegno e rilancio dell'economia e di misure fiscali. Nel complesso, il decreto prevede per l'anno 2020 maggiori spese e minori entrate per circa 38 miliardi di euro, ivi comprese le integrazioni effettuate in sede di conversione in legge e le operazioni di carattere finanziario in esso previste. L'onere è fronteggiato in massima parte con il ricorso all'indebitamento e per la restante parte con operazioni di utilizzo di fondi previsti in bilancio o risultanti dalle precedenti autorizzazioni e dunque con minori spese. Sotto il profilo della copertura, il decreto resta comunque entro i limiti degli importi autorizzati dal Parlamento lasciando anche alcuni margini utilizzabili per i successivi provvedimenti.

La seconda ondata e i decreti "Ristori"

A partire dalla fine dell'estate, con sorpresa e preoccupazione, si verifica la seconda ondata dell'epidemia attraverso un aumento esponenziale dei contagi e la crescente pressione sugli ospedali e sui reparti di terapia intensiva. Si assiste pertanto alla proroga dello stato di emergenza del Paese e all'emanazione in pieno-autunno di una serie di decreti del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro della sanità rivolti a dettare ulteriori limiti ai comportamenti individuali, alle attività scolastiche, al trasporto pubblico, alle modalità di lavoro e particolari restrizioni all'esercizio di numerose attività economiche. A tali fini il territorio viene suddiviso in aree rosse, arancioni e gialle in relazione ai differenti livelli di criticità nelle regioni accertati periodicamente sulla base di 21 parametri specifici. Da questa nuova situazione trae origine l'emanazione di una serie di decreti-legge in rapida successione denominati

decreti "Ristori". Apre la serie il decreto n.137 del 28 ottobre che introduce misure urgenti in materia di tutela della salute, sostegno ai lavoratori e alle imprese, giustizia e sicurezza, ulteriori rispetto a quelle già introdotte con i precedenti decreti-legge. Si continua con i decreti-legge n.149 del 9 novembre (*Ristori bis*), n.154 del 23 novembre 2020 (*Ristori ter*) e n.157 del 30 novembre (*Ristori quater*) che si pongono nella medesima linea. In termini finanziari di minori entrate e maggiori spese, i decreti suddetti hanno comportato un onere complessivo di 19.296 milioni di euro per l'anno 2020 la cui copertura è stata assicurata in gran parte attraverso la riduzione di alcuni stanziamenti previsti dai precedenti decreti-legge, da fondi di bilancio e ricorrendo ad un ulteriore scostamento di bilancio. Quest'ultimo è stato autorizzato dal Parlamento in data 26 novembre, a maggioranza ben superiore a quella prevista dalla legge e nei seguenti valori per il solo anno 2020: 5 miliardi di euro in termini di *saldo netto da finanziare*, 8 miliardi in termini di *indebitamento netto* e di *fabbisogno*.

Una sola legge di conversione dei decreti "Ristori"

In sede di conversione in legge dei quattro decreti emanati in così breve tempo, si è ritenuto opportuno riunificare i relativi disegni di legge in un unico provvedimento rappresentato dalla legge 18 dicembre 2020, n.176 che ha convertito in legge il decreto 28 ottobre 2020, n.137 (*Ristori I*) e ha abrogato i restanti decreti-legge *Ristori bis, ter e quater*, facendo salvi gli effetti prodotti e i rapporti giuridici sorti fino al giorno di Natale, data della sua entrata in vigore. In sintesi, la legge conferma i contenuti dei decreti-legge suddetti, opera poche integrazioni, introduce talune estensioni delle categorie di beneficiari, trasferisce alcune risorse al 2021 e resta nell'ambito della copertura finanziaria assicurata dalle autorizzazioni parlamentari all'indebitamento.

Le macrodestinazioni degli interventi per un onere complessivo di circa 225 miliardi di euro

Con la legge 176/2020 si chiude la lunga e intensa serie dei provvedimenti legislativi di contrasto all'epidemia sul piano economico-finanziario emanati nel 2020 che, sul bilancio 2020, hanno determinato un onere complessivo imponente di circa 225 miliardi di euro. Si è di conseguenza registrato un salto stratosferico del rapporto deficit/PIL delle AP che passa dall'1,6% del 2019 a oltre il 10,8% nel 2020 e del rapporto debito/PIL che passa dal 134,7% del 2019 a oltre il 158% nel 2020.

Nella tabella allegata, elaborata sulla base dell'esame analitico delle singole disposizioni che comportano maggiori spese o minori entrate, viene ricostruita in dieci voci la classificazione dell'onere complessivo in relazione alle diverse fonti normative da cui deriva e alla destinazione degli interventi (*Allegato I*). Dalla tabella emerge con evidenza che gli interventi più consistenti riguardano le *misure a sostegno del lavoro* per oltre 58 miliardi di euro (40,78%) tra le quali spicca la spesa stanziata per il trattamento di integrazione dei salari e degli assegni ordinari che supera i 27 miliardi di euro (quasi la metà). Si è trattato di un impegno fondamentale sul piano sociale che, unito ai divieti di licenziamento, ha consentito la sopravvivenza di tanti lavoratori e di tante famiglie in un grave quadro di crisi dell'economia. Anche gli *interventi in favore delle imprese* sono significativi tenuto conto che, al netto dei fondi di garanzia e del volano "Patrimonio destinato", essi superano i 33 miliardi di euro (23,26%). Occorre inoltre tener presente che molte delle misure fiscali concernenti il rinvio delle scadenze dei pagamenti e sgravi di imposte e contributi hanno riguardato società e imprese. Seguono i *finanziamenti alle Regioni e agli enti locali*, stanziati complessivamente in oltre 18 miliardi di euro (quasi il 13%), che hanno consentito e che consentono di sviluppare altri interventi nel territorio connessi all'emergenza epidemiologica nell'ambito dell'esercizio della

funzioni proprie degli enti territoriali. Prioritarie e indispensabili sono state le misure finanziarie adottate per il *potenziamento del Servizio sanitario nazionale*, con particolare riferimento alle strutture ospedaliere, all'assunzione di personale, all'acquisto dei dispositivi di protezione. La spesa complessiva di 10,8 miliardi di euro, sia pure notevole, richiede tuttavia ulteriori interventi soprattutto nel settore della medicina del territorio. Più contenuti appaiono gli interventi negli altri campi e soprattutto nella *scuola, università e ricerca*, pari a 2,7 miliardi di euro (1,9%), e nel *turismo e cultura*, pari 2,2 miliardi (1,55%).

Verso un altro decreto-legge

Le ingenti risorse finora impiegate non sono sufficienti a riparare i gravissimi danni provocati dall'epidemia e destinati a ripetersi. Ecco perché nella necessità di dover adottare ulteriori interventi urgenti, la Camera e il Senato hanno autorizzato in data 20 gennaio 2021, a larga maggioranza, il primo scostamento di bilancio 2021 nei seguenti valori: 40 miliardi di euro in termini di *saldo netto da finanziare*, 32 miliardi in termini di *indebitamento netto* e 35 miliardi in termini di *fabbisogno*. Assicurato in tal modo il finanziamento, spetterà ora al nuovo Governo Draghi di provvedere all'emanazione di un altro decreto-legge (*Ristori quinquies* ?) che, oltre a prevedere ulteriori interventi di potenziamento del sistema sanitario, con particolare riferimento alla campagna di vaccinazione, e più adeguate misure di sostegno alle famiglie, al lavoro e alle imprese, apra anche la via ad una visione di ripresa di ampio respiro.

È tuttavia evidente che si manifesta indispensabile utilizzare bene e presto le consistenti fonti di finanziamento derivanti dall'Unione Europea, e in particolare dal Next Generation EU, ponendo in essere programmi e progetti strategici e operativi in grado di avviare e realizzare in concreto il rilancio dell'economia e il ritorno alla normalità della vita sociale in una prospettiva di miglioramento.

Riepilogo oneri previsti dai provvedimenti legislativi di carattere economico-finanziario emanati nel 2020 per interventi di contrasto all'emergenza epidemologica da Covid- 19 (in milioni di euro)

Provvedimenti legislativi di riferimento		DL 18/2020	DL 34/2020	DL 104/2020	Legge 176/20	Totali
1	Potenziamento del Servizio Sanitario Nazionale	4.327,1	4.872,7	971,3	645,1	10.816,2
2	Misure a sostegno del lavoro * di cui trattamento di integrazione salariale e assegno ordinario	11.560,0 (4.564,7)	24.522,2 (16.396,0)	10.503,4 (5.804,2)	11.626,8 (582,7)	58.212,4
3	Misure a sostegno delle imprese * di cui - fondi di garanzia - fondi patrimoniali	4.772,0 (2.130)	94.400,2 (34.300,0) (48.000,0)	9.824,8 -----	6.566,3 -----	115.563,3
4	Misure fiscali	50,0	3.813,8	6.094,1	-----	9.957,9
5	Finanziamento enti territoriali*	281,4	12.200,0	5.795,3	255,0	18.531,7
6	Istruzione, università e ricerca	189,8	1.303,3	1.091,6	100,0	2.684,7
7	Turismo, cultura e sport	180,0	1.997,6	-----	-----	2.177,6
8	Coesione territoriale, infrastrutture e trasporti	715,6	4.247,3	924,3	-----	5.887,2
9	Sostegno alle famiglie	717,0	-----	-----	-----	717,0
10	Sicurezza e vigilanza	182,4	257,3	-----	-----	439,7
Totali		22.975,3	147.614,4	35.204,8	19.193,2	224.987,7

* al netto delle riduzioni apportate per la copertura finanziaria della legge 176/2020 pari a 12.426,6 milioni di euro (art.134, comma 7).

Luigi Del Giudice



Laureato in giurisprudenza, Avvocato. Diploma di specializzazione nelle Professioni Legali, Master in Scienze Criminologiche, Investigative e Politiche della Sicurezza, Diritto della circolazione stradale, oltre a diversi corsi universitari nelle svariate materie. E' autore di numerose pubblicazioni e collabora con diversi siti e riviste che trattano principalmente di materie attinenti al settore della Polizia Locale. E' docente e relatore in ambito universitario ed in convegni nazionali, ed è iscritto all'Albo docenti delle principali scuole Regionali di Polizia Locale

Disciplina della revoca della patente

Il provvedimento di revoca della patente di guida è una misura sanzionatoria che comporta l' "annullamento" della patente, consistente, dunque, nella privazione definitiva di efficacia e validità del documento di guida.

Tale annullamento, con carattere permanente del valore della patente, è disposto, a seconda dei casi, dal **Prefetto, dal Dtt ovvero dall' Autorità giudiziaria** .



1. REVOCA DELLA PATENTE EX ARTICOLO 130 CDS

Ai sensi dell'articolo 130, la revoca è disposta dal **Dipartimento dei Trasporti Terrestri (DTT)** :

- quando il titolare non sia in possesso, con carattere permanente, dei requisiti fisici e psichici prescritti,(1)
- quando il titolare, sottoposto alla revisione ai sensi dell'art. 128, risulti non più idoneo,
- quando lo stesso abbia ottenuto la sostituzione della propria patente con un'altra rilasciata da uno Stato estero.

In questi casi la revoca della patente di guida non può essere considerata una sanzione amministrativa accessoria ed è, pertanto, definita revoca "strutturale". Inoltre, a differenza delle altre ipotesi, in questi casi il provvedimento di revoca è adottato dal Dtt, e non dal Prefetto.

Il provvedimento di revoca della patente disposto ai sensi del comma 1 nell'ipotesi in cui risulti la perdita, con carattere permanente, dei requisiti psichici e fisici prescritti è atto definitivo, e pertanto non è possibile

ricorrere al Ministero dei Trasporti (2) bensì è possibile effettuare il ricorso al T.A.R., o il ricorso straordinario al Capo dello Stato.

Negli altri casi di revoca di cui al comma 1, è ammesso ricorso al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Il provvedimento del Ministro è comunicato all'interessato e ai competenti uffici del Dipartimento dei trasporti terrestri. Se il ricorso è accolto, la patente è restituita all'interessato.

(1) E' comunque possibile rilasciare il certificato di idoneità alla guida (ora patente AM) a coloro che, pur avendo avuto la patente revocata perché non più in possesso, con carattere permanente, dei requisiti fisici e psichici prescritti per la patente A o B, producano un certificato redatto da un medico di medicina generale, che attesti che non vi siano patologie ostative alla guida dei ciclomotori (cfr. MOT3/5838/M350)

(2) E' comunque ammesso il ricorso gerarchico al Ministero dei Trasporti entro 30 giorni in caso di impugnazione avverso il giudizio della C.M.L.

2. REVOCA AI SENSI DELL'ARTICOLO 120 CDS

Così come nel caso precedente, la revoca disposta dall'articolo 120 del codice della strada, e cioè quella per mancanza dei requisiti morali, non può essere considerata sanzione amministrativa accessoria.

Il relativo provvedimento è, però, disposto dal **Prefetto**.



In particolare, ai sensi del succitato articolo, non possono conseguire la patente di guida, ovvero il certificato di abilitazione professionale per la guida:

- i delinquenti abituali, professionali o per tendenza e
- coloro che sono o sono stati sottoposti a misure di sicurezza personali o alle misure di prevenzione (1) (2) (3) previste dalla legge 27 dicembre 1956, n. 1423, ad eccezione di quella di cui all'articolo 2, e dalla legge 31 maggio 1965, n. 575,
- le persone condannate per i reati di cui agli articoli 73 e 74 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, fatti salvi gli effetti di provvedimenti riabilitativi, nonché
- i soggetti destinatari dei divieti di cui agli articoli 75, comma 1, lettera a), e 75-bis, comma 1, lettera f), del medesimo testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 309 del 1990 per tutta la durata dei predetti divieti.
- non possono di nuovo conseguire la patente di guida le persone a cui sia applicata per la seconda volta, con sentenza di condanna per il reato di cui al terzo periodo del comma 2 dell'articolo 222, la revoca della patente ai sensi del quarto periodo del medesimo comma.

ta incostituzionale.

- (2) In pendenza dell'esecuzione di una misura di sicurezza personale o di prevenzione, la revoca della patente di guida integra un atto dovuto, sicché l'onere motivazionale è adeguatamente soddisfatto attraverso il mero richiamo alla misura in atto e alla normativa applicata, senza che residuino ulteriori spazi di discrezionalità in capo all'autorità amministrativa". T.A.R. Lombardia 10 Aprile 2012.
- (3) Al termine del periodo di applicazione delle misure di sicurezza o prevenzione, occorre richiedere al Prefetto il nulla osta per il conseguimento di una nuova patente di guida.

3. REVOCA PER VIOLAZIONI AMMINISTRATIVE A NORME DI COMPORTAMENTO DEL CDS (ARTICOLO 219 DEL CODICE DELLA STRADA)

È emessa dal Prefetto del luogo della commessa violazione.

In questo caso la revoca è considerata sanzione amministrativa accessoria, proprio perché consegue ad una sanzione amministrativa pecuniaria.

Casi di violazione:

- Art. 142 c. 9 bis nel caso di seconda violazione in 2 anni;
- Art. 176 c. 1 lett. a per le relative violazioni;
- Art 179 cc. 2 bis e 9 per alterazione del limitatore di velocità;
- Art. 218 c. 6 per circolazione abusiva durante il periodo di sospensione della patente
- Art. 86 c. 2 alla seconda violazione in 3 anni (servizio taxi senza licenza);
- Art. 128 circolazione con patente sospesa nei casi descritti dall'art. 128 c. 2;

L'organo che accerta i presupposti della revoca per violazioni amministrative ne da comunicazione entro 5 giorni al Prefetto che, se dispone la revoca, ordina la consegna immediata del documento (art. 219 C.d.S.). L'agente accertatore provvederà alla redazione del ver-

bale di contestazione, **senza provvedere al ritiro della patente**, così come disposto dall'articolo 219 comma 2 del codice della strada. Tale provvedimento di revoca è atto definitivo, pertanto sarà possibile proporre ricorso al T.A.R. o ricorso straordinario al Capo dello Stato. Entro 30 giorni dalla notifica è da ritenersi altresì ammesso ricorso in opposizione dinnanzi al Giudice di Pace del luogo della commessa violazione.

4. REVOCA PER VIOLAZIONI DEL CDS COSTITUENTI REATO, DISPOSTA A SEGUITO DI SENTENZA DELL'AUTORITA' GIUDIZIARIA

Casi di violazione:

- Artt. 9 bis, 9 ter C.d.s.: Partecipazione a competizioni in velocità non autorizzate, o a gare in velocità con veicoli a motore dal cui svolgimento siano derivate lesioni o morte
- Artt. 186 e 186 bis C.d.S.: Guida sotto l'influenza dell'alcool o rifiuto degli accertamenti
- Art. 187 C.d.S.: Guida sotto l'influenza di stupefacenti o rifiuto degli accertamenti



In questi casi, se possibile, **la patente è subito ritirata** e trasmessa unitamente al rapporto entro 10 giorni al Prefetto.

Il Prefetto dispone la revoca della patente di guida a seguito di sentenza penale o di decreto di accertamento del reato e di condanna irrevocabili, entro quindici giorni dalla comunicazione, trasmettendo il relativo provvedimento all'interessato e all'ufficio della direzione generale del Dtt.

Nel caso di estinzione del reato per causa diversa dalla morte il prefetto procede all'accertamento della sussistenza o meno delle condizioni di legge per l'applica-

zione della sanzione amministrativa accessoria e procede ai sensi degli articoli 218 e 219 codice della strada, nelle parti compatibili.

L'estinzione della pena successiva alla sentenza irrevocabile di condanna non ha effetto sulla applicazione della sanzione amministrativa accessoria. Salvo quanto previsto dall'articolo 224, comma terzo, nel caso di sentenza irrevocabile di proscioglimento, il Prefetto, ricevuta la comunicazione della cancelleria, ordina la restituzione della patente all'intestatario. L'ordinanza di estinzione è comunicata all'interessato e all'ufficio della direzione generale della m.c.t.c., ed è iscritta nella patente.

Entro 30 giorni dalla notifica del provvedimento di revoca della patente è ammesso ricorso in opposizione dinnanzi all'Autorità Giudiziaria ordinaria ai sensi dell'art. 205 del Codice della Strada.

È inoltre possibile il ricorso al T.A.R. competente per territorio entro 60 giorni dalla notifica del provvedimento di revoca o, in alternativa ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni. (1)

(1) Tuttavia, alcuni pareri giurisprudenziali piuttosto autorevoli (ordinanza corte di cassazione n.14932/2005, successiva alla sentenza n. 3332/2004) hanno precisato che il ricorso è fattibile presso il giudice di pace in tutti i casi, anche quando il provvedimento segue sanzioni penali che riguardano la guida sotto l'effetto di alcool o stupefacenti. Il giudice di pace, infatti, viene investito di competenza "funzionale" non solo rispetto alle sanzioni pecuniarie, ma anche a quelle accessorie.

5. REVOCA A SEGUITO DI VIOLAZIONI CUI CONSEGUONO LESIONI A PERSONE

In particolare l'articolo 222 del codice della strada prevede che "alla condanna, ovvero all'applicazione della pena su richiesta delle parti a norma dell'articolo 444 del codice di procedura penale, per i reati di cui agli articoli 589-bis e 590-bis del codice penale consegue la revoca della patente di guida"

In questi casi, ai sensi dell'art. 220 c.d.s., la patente è subito ritirata e copia del verbale della violazione contestata, assieme al rapporto di rilevamento del sinistro, è trasmessa entro 10 giorni al Prefetto che può, intanto, disporre la sospensione provvisoria del documento, fermo restando l'obbligo di notizia al PM ai sensi dell'art. 220 c.d.s.

Il provvedimento cautelativo di sospensione della patente di guida è disposto dal Prefetto nelle more del giudizio penale, il ricorso dev'essere inoltrato al ministero dei trasporti entro 20gg, con decisione da emettere nei successivi 45gg. Contro la pronuncia del Ministro (o anche direttamente contro il provvedimento di sospensione) e' ammesso ricorso al TAR, entro 60 giorni. (1)

(1) É comunque sempre ammissibile il ricorso all'Autorità giudiziaria, e in caso di rigetto da parte di questa, in Cassazione (confronta anche la sentenza della Corte costituzionale n.31/1996).

6. REVOCA DELLA PATENTE A SEGUITO DI VOLONTARIA RINUNCIA DA PARTE DEL TITOLARE

Qualora il titolare della patente intenda volontariamente rinunciarvi, deve presentare apposita dichiarazione sottoscritta al funzionario dell'UMC competente a ricevere la documentazione, il quale provvederà al ritiro immediato della patente. Successivamente sarà predisposto il provvedimento di revoca, che non deve essere notificato, poiché la rinuncia al titolo abilitativo deriva da espressa volontà dell'intestatario.

7. REVOCA E GIUSTA CAUSA DI LICENZIAMENTO (ARTICOLO 2119 DEL CODICE CIVILE)

La revoca costituisce causa di giusto licenziamento, quando consegue all'accertamento di uno dei seguenti reati:

- guida sotto l'influenza dell'alcool (qualora sia stato accertato un tasso alcolemico superiore a 0,8 e non superiore a 1,5 o superiore a 1,5)

- guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti

La disposizione di cui sopra, in particolare riguarda:

- i conducenti che esercitano l'attività di trasporto di persone (servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone, servizio di piazza con autovetture con conducente o taxi, servizio di linea per trasporto di persone)
- i conducenti che esercitano l'attività di trasporto di

cose, di cui agli articoli (servizio di trasporto di cose per conto terzi, servizio di linea per trasporto di cose, trasporto di cose per conto terzi in servizio di piazza) - i conducenti di autoveicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, di autoveicoli trainanti un rimorchio che comporti una massa complessiva totale a pieno carico dei due veicoli superiore a 3,5 t, di autobus e di altri autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto, nonché di autoarticolati e di autosnodati

8. RICONSEGUIMENTO DELLA PATENTE



Il titolare potrà tornare in possesso di una nuova patente (di categoria non superiore a quella revocata) solo al momento in cui siano cessati i motivi che hanno determinato la revoca, previo superamento degli esami, e comunque solo dopo che siano decorsi almeno **due anni dalla revoca**. Tutto ciò con alcune **eccezioni**:
- in tutti i casi in cui la revoca e' conseguente alla perdita permanente dei requisiti psico-fisici prescritti, il provvedimento e' definitivo e **la patente non può più essere riottenuta**;

- se la revoca e' disposta a seguito di guida sotto l'effetto dell'alcool o della droga non e' possibile conseguire una nuova patente prima che siano **decorsi tre anni dall'accertamento del reato**.

Nel caso di applicazione della sanzione accessoria della revoca per i reati di cui all'articolo **589-bis, secondo, terzo e quarto comma, del codice penale**, l'interessato non può conseguire una nuova patente prima che siano decorsi quindici anni dalla revoca; per il reato di cui

all'articolo 589-bis, quinto comma, del codice penale, l'interessato non può conseguire una nuova patente prima che siano decorsi dieci anni dalla revoca. Tale termine e' elevato a venti anni nel caso in cui l'interessato sia stato in precedenza condannato per i reati di cui all'articolo 186, commi 2, lettere b) e c), e 2-bis, ovvero di cui all'articolo 187, commi 1 e 1-bis, del presente codice. Il termine e' ulteriormente aumentato sino a trenta anni nel caso in cui l'interessato non abbia ottemperato agli obblighi di cui all'articolo 189, comma 1, del codice della strada, e si sia dato alla fuga.

Inoltre nel caso di applicazione della sanzione accessoria della revoca per i reati di cui agli articoli **589-bis, primo comma, e 590-bis del codice penale**, l'interessato non può conseguire una nuova patente di guida prima che siano decorsi cinque anni dalla revoca. Tale termine e' raddoppiato nel caso in cui l'interessato sia stato in precedenza condannato per i reati di cui all'articolo 186, commi 2, lettere b) e c), e 2-bis, ovvero di cui all'articolo 187, commi 1 e 1-bis, del presente codice. Il termine e' ulteriormente aumentato sino a dodici anni nel caso in cui l'interessato non abbia ottemperato agli obblighi di cui all'articolo 189, comma 1, e si sia dato alla fuga.

Infine sempre ai fini del riconseguimento il Ministero ha precisato la diversa disciplina inerente la revoca disposta nei casi previsti dall'articolo 130 cds (applicabile anche all'articolo 120 cds), rispetto a quella riguardante l'articolo 219 cds. Pertanto:

8.1 REVOCA EX ART. 130 CDS (Riconseguimento):

- l'interessato può conseguire una nuova patente di guida allorché siano cessati i motivi che hanno determinato il provvedimento;

- l'interessato può conseguire direttamente una patente di guida di categoria non superiore a quella della patente revocata, **senza che siano operanti i criteri di propedeuticità previsti dall'articolo 116** per il conseguimento delle patenti di categoria C, D ed E; (1)

- **alla nuova patente non si applicano le disposizioni relative ai neopatentati**, nemmeno con riferimento alla gestione del punteggio.

Pertanto, in tal caso, sulla nuova patente dovrà essere riportata la data di abilitazione della patente precedente.

(1) In proposito, il Ministero, ricorda che il secondo comma dell'articolo 130 recita: "Allorché siano cessati i motivi che hanno determinato il provvedimento di revoca della patente di guida, l'interessato può direttamente conseguire, per esame e con i requisiti psichici e fisici previsti per la conferma di validità, una patente di guida di categoria non superiore a quella della patente revocata, senza che siano operanti i criteri di propedeuticità previsti dall'articolo 116 per il conseguimento delle patenti delle categoria C, D ed E. Le limitazioni di cui all'articolo 117 si applicano con riferimento alla data di rilascio della patente revocata.

Al riguardo si ritiene che tale disposizione di carattere procedimentale, se pure inserita in un articolo che tratta della revoca della patente per cause diverse dal difetto dei requisiti morali, ricomprende ogni tipo di revoca e, quindi, può essere applicata anche ai casi di revoca per difetto dei requisiti morali, prevista dall'articolo 120, d.lvo 285/92.

Pertanto, ancorché trattasi di revoca disposta dal prefetto, a tale fattispecie è da applicarsi la disciplina prevista per le revocche disposte ex articolo 130 CDS.

8.2 REVOCA EX ART. 219 CDS (Riconseguimento):

- l'interessato può conseguire una nuova patente di guida solo quando siano trascorsi almeno due anni dal momento in cui è divenuto definitivo il provvedimento di revoca;

dovranno trascorrere almeno tre anni dalla data di accertamento del reato, se la revoca è disposta per violazione degli articoli 186, 186-bis o 187 C.d.S.;

- ai fini del conseguimento della nuova patente di guida **dovranno essere rispettati i criteri di propedeuticità di cui all'articolo 116 C.d.S.**;

- in relazione alla nuova patente conseguita, **il titolare sarà soggetto a tutte le disposizioni in materia di neopatentati**, ivi comprese quelle relative alla gestione del punteggio. Pertanto, in tal caso, sulla nuova patente non dovrà essere riportata la data di abilitazione della patente precedente e la data abilitazione coinciderà con la data rilascio della nuova patente.

9. IN CASO DI CONSEGUIMENTO DI UNA NUOVA PATENTE DI GUIDA È RICONOSCIUTA L'ABILITAZIONE ALLA GUIDA DI VEICOLI DALLA

CATEGORIA A, QUALORA QUELLA PRECEDENTEMENTE POSSEDUTA FOSSE A TAL FINE IDONEA?

In nessun caso, dal conseguimento per esame di una nuova patente di guida, a seguito di revoca di quella precedentemente posseduta, potrà derivare l'**abilitazione alla guida di veicoli della categoria A**, qualora quella precedentemente posseduta fosse a tal fine idonea.

Infatti, ai sensi di quanto disposto dalla tabella dell'allegato IV del Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti 30 settembre 2003, n. 40T, recante "Disposizioni comunitarie in materia di patenti di guida e di recepimento della direttiva 2000/56/CE", la patente di categoria B:

- abilitava i titolari della stessa alla guida di veicoli della categoria A nell'ambito dei Paesi appartenenti all'UE ed al SEE, se conseguita prima del 1 gennaio 1986; ovvero
- abilitava i titolari alla guida dei predetti veicoli di categoria A esclusivamente entro l'ambito del territorio nazionale, se conseguita dopo tale data ma prima del 25 aprile 1988.

Nei casi di conseguimento per esame di nuova patente dopo un provvedimento di revoca, tuttavia, poiché la data di conseguimento della stessa è evidentemente successiva alle predette date, nessun diritto acquisito può essere vantato, né riconosciuto, con riferimento alla patente di categoria A.

Franco Morizio



Franco Morizio Comandante Polizia Locale a r., docente in materia di polizia giudiziaria, tecniche investigative e videosorveglianza.
Membro del Consiglio di Amministrazione e Responsabile della Sezione Polizia Locale dell'Accademia Italiana di Scienze Forensi/Italian Academy of Forensic Sciences.

Modalità operative - Art. 189 commi 1 - 6 e 7 Codice della strada

Il fenomeno della pirateria della strada, che negli ultimi tempi si manifesta con maggiore frequenza, costituisce una seria problematica affrontata quotidianamente dal personale cui spetta l'espletamento dei servizi di polizia stradale.

Negli articoli precedenti abbiamo trattato i diversi temi concernenti l'omicidio stradale e più precisamente gli aspetti riguardanti l'infortunistica stradale e rilievi tecnici di polizia giudiziaria, la polizia locale e il luogo del sinistro stradale con esito mortale quale scena del crimine, la figura del *the first responder* e l'esigenza di protocolli operativi d'intervento condivisi e le strumentazioni tecniche indispensabili per il rilievo dei sinistri stradali, gli accertamenti urgenti finalizzati a verificare l'uso di dispositivi elettronici durante la guida e la modulistica necessaria, il presente e il futuro del rilievo dei sinistri stradali e l'impiego di tecnologie moderne, i rilievi sulla vittima.

Oggi ci soffermeremo in particolare su uno dei casi più frequenti che rappresenta un grave e preoccupante fenomeno, quello della pirateria della strada dove il conducente che ha causato un incidente stradale mortale, **non si ferma né presta assistenza alla vittima.**

Un comportamento spregevole da parte di persone senza coscienza, senza scrupoli e senza dignità.

Vorrei evidenziare alcuni ipotizzabili motivi e cause che portano a compiere ingiustificatamente questo ignobile comportamento e cioè: *non essere in possesso di regolari e idonei documenti di guida, la mancanza di assicurazione obbligatoria, la guida sotto l'influenza dell'alcool, la guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti, la mancanza del permesso di soggiorno e essere irregolarmente presente nel territorio dello Stato, il minore che sottrae il veicolo a insaputa del genitore, voler evitare sanzioni amministrative elevate con sanzioni accessorie e la contestazione di gravi reati, ecc.*

Fattispecie - Violazione commi 1 e 6 dell'art. 189

Codice della Strada Art. 189 comma 6 -

Caso specifico dell'utente della strada che, in caso di incidente stradale comunque ricollegabile al suo com-

portamento, con danno alle persone, **non ottempera all'obbligo di fermarsi.** Trattasi di **reato istantaneo** con sussistenza di **dolo**. L'elemento materiale del reato di cui all'art. 189 comma 6 (**obbligo di fermarsi**) si configura nell'azione di allontanarsi dal luogo del sinistro stradale da parte dell'utente della strada che, in caso di incidente stradale con danno alle persone, **comunque ricollegabile al suo comportamento**, si sottrae e impedisce l'accertamento dell'identità personale del trasgressore stesso, dei dati identificativi del veicolo e quant'altro necessario per l'esatta ricostruzione della dinamica dei fatti. Trattasi di **reato istantaneo** che si concretizza nella circostanza citata e nel momento in cui il conducente non ottempera all'obbligo di Legge di fermarsi, tenendo così una condotta contraria a quella imposta da una specifica norma.

Comma 1 - L'utente della strada, **in caso di incidente comunque ricollegabile al suo comportamento**, ha l'obbligo di fermarsi e di prestare l'assistenza occorrente a coloro che, eventualmente, abbiano subito danno alla persona.

Comma 6 - Chiunque, nelle condizioni di cui comma 1, **in caso di incidente con danno alle persone, non ottempera all'obbligo di fermarsi**, è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni. Si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre anni, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI. Nei casi di cui al presente comma sono applicabili le misure previste dagli articoli 281, 282, 283 e 284 del codice di procedura penale, anche al di fuori dei limiti previsti dall'articolo 280 del medesimo codice, ed è possibile procedere all'arresto, ai sensi dell'articolo 381 del codice di procedura penale, anche al di fuori dei limiti di pena ivi previsti

Modalità operative

Trattasi di illecito penale, redigere quindi la notizia di reato - pena prevista reclusione da sei mesi a tre anni (*Vedi aumento sanzioni per ipotesi di cui all'art. 589-bis Codice penale - Omicidio stradale e Art. 590-bis - Lesioni personali stradali gravi o gravissime - Art. 590-ter - Fuga del conducente in caso di lesioni personali stradali*).

Comma 1 e 6 - Arresto consentito in flagranza di

reato ai sensi dell'articolo 381 del codice di procedura penale, anche al di fuori dei limiti di pena ivi previsti*.
NB: Comma 8-bis - Nei confronti del conducente che, entro le ventiquattro ore successive al fatto di cui al comma 6, si mette a disposizione degli organi di polizia giudiziaria, non si applicano le disposizioni di cui al terzo periodo del comma 6.

Nel caso di lesioni colpose, il conducente che si fermi e, occorrendo, presti assistenza a coloro che hanno subito danni alla persona, mettendosi immediatamente a disposizione degli organi di polizia giudiziaria, quando dall'incidente derivi delitto di lesioni personali colpose, **non è soggetto all'arresto stabilito per il caso di flagranza di reato ai sensi dell'art. 189 comma 8.**

Sequestro del veicolo

Sanzione accessoria sospensione patente o GIGC da 1 a 3 anni ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI del Codice della Strada

Punti da decurtare 10

Se il veicolo coinvolto è un ciclomotore o motoveicolo ne è prevista la confisca ai sensi dell'articolo 213 comma 2 sexies.

Sono applicabili le misure previste dagli articoli 281, 282, 283 e 284 del codice di procedura penale, anche al di fuori dei limiti previsti dall'articolo 280 del medesimo codice, ed è possibile procedere all'arresto, ai sensi dell'articolo 381 del codice di procedura penale, anche al di fuori dei limiti di pena ivi previsti*.

* Art. 281 - Divieto di espatrio

1. Con il provvedimento che dispone il divieto di espatrio, il giudice prescrive all'imputato di non uscire dal territorio nazionale senza l'autorizzazione del giudice che procede. 2. Il giudice dà le disposizioni necessarie per assicurare l'esecuzione del provvedimento, anche al fine di impedire l'utilizzazione del passaporto e degli altri documenti di identità validi per l'espatrio. 2-bis. Con l'ordinanza che applica una delle altre misure coercitive previste dal presente capo, il giudice dispone in ogni caso il divieto di espatrio.

Art. 282 - Obbligo di presentazione alla polizia giudiziaria

1. Con il provvedimento che dispone l'obbligo di presentazione alla polizia giudiziaria, il giudice prescrive all'imputato di presentarsi a un determinato ufficio di polizia giudiziaria. 2. Il giudice fissa i giorni e le ore di presentazione tenendo conto dell'attività lavorativa e del luogo di abitazione dell'imputato.

Art. 283 - Divieto e obbligo di dimora

1. Con il provvedimento che dispone il divieto di dimora, il giudice prescrive all'imputato di non dimorare in un determinato luogo e di non accedervi senza l'autorizzazione del giudice che procede. 2. Con il provvedimento che dispone l'obbligo di dimora, il giudice prescrive all'imputato di non allontanarsi, senza l'autorizzazione del giudice che procede, dal territorio del comune di dimora abituale ovvero, al fine di assicurare un più efficace controllo o quando il comune di dimora abituale non è sede di ufficio di polizia, dal territorio di una frazione del predetto comune o dal territorio di un comune viciniero ovvero di una frazione di quest'ultimo. Se per la personalità del soggetto o per le condizioni ambientali la permanenza in tali luoghi non garantisce adeguatamente le esigenze cautelari previste dall'articolo 274, l'obbligo di dimora può essere disposto nel territorio di un altro comune o frazione di esso, preferibilmente nella provincia e comunque nell'ambito della regione ove è ubicato il comune di abituale dimora. 3. Quando dispone l'obbligo di dimora, il giudice indica l'autorità di polizia alla quale l'imputato deve presentarsi senza ritardo e dichiarare il luogo ove fisserà la propria abitazione. Il giudice può prescrivere all'imputato di dichiarare all'autorità di polizia gli orari e i luoghi in cui sarà quotidianamente reperibile per i necessari controlli, con obbligo di comunicare preventivamente alla stessa autorità le eventuali variazioni dei luoghi e degli orari predetti. 4. Il giudice può, anche con separato provvedimento, prescrivere all'imputato di non allontanarsi dall'abitazione in alcune ore del giorno, senza pregiudizio per le normali esigenze di lavoro. 5. Nel determinare i limiti territoriali delle prescrizioni, il giudice considera, per quanto è possibile, le esigenze di alloggio, di lavoro e di assistenza dell'imputato. Quando si tratta di persona tossicodipendente o alcooldipendente che abbia in corso un programma terapeutico di recupero nell'ambito di una struttura autorizzata, il giudice stabilisce i controlli necessari per accertare che il programma di recupero prosegua. 6. Dei provvedimenti del giudice è data in ogni caso immediata comunicazione all'autorità di polizia competente, che ne vigila l'osservanza e fa rapporto al pubblico ministero di ogni infrazione.

Art. 284 - Arresti domiciliari

1. Con il provvedimento che dispone gli arresti

domiciliari, il giudice prescrive all'imputato di non allontanarsi dalla propria abitazione o da altro luogo di privata dimora ovvero da un luogo pubblico di cura o di assistenza ovvero, ove istituita, da una casa famiglia protetta. 1-bis. Il giudice dispone il luogo degli arresti domiciliari in modo da assicurare comunque le prioritarie esigenze di tutela della persona offesa dal reato. 1-ter. La misura cautelare degli arresti domiciliari non può essere eseguita presso un immobile occupato abusivamente. 2. Quando è necessario, il giudice impone limiti o divieti alla facoltà dell'imputato di comunicare con persone diverse da quelle che con lui coabitano o che lo assistono. 3. Se l'imputato non può altrimenti provvedere alle sue indispensabili esigenze di vita ovvero versa in situazione di assoluta indigenza, il giudice può autorizzarlo ad assentarsi nel corso della giornata dal luogo di arresto per il tempo strettamente necessario per provvedere alle suddette esigenze ovvero per esercitare una attività lavorativa.

4. Il pubblico ministero o la polizia giudiziaria, anche di propria iniziativa, possono controllare in ogni momento l'osservanza delle prescrizioni imposte all'imputato. 5. L'imputato agli arresti domiciliari si considera in stato di custodia cautelare. 5-bis. Non possono essere, comunque, concessi gli arresti domiciliari a chi sia stato condannato per il reato di evasione nei cinque anni precedenti al fatto per il quale si procede, salvo che il giudice ritenga, sulla base di specifici elementi, che il fatto sia di lieve entità e che le esigenze cautelari possano essere soddisfatte con tale misura. A tale fine il giudice assume nelle forme più rapide le relative notizie.

Fattispecie - Violazione commi 1 e 7 dell'art. 189 Codice della Strada

Art. 189 comma 7 - Caso specifico dell'utente della strada che **in caso di incidente stradale, comunque ricollegabile al suo comportamento, non ottempera all'obbligo di prestare l'assistenza occorrente alle persone ferite** - con sussistenza di **dolo eventuale**. Trattasi di **reato omissivo di pericolo** del quale si risponde anche per **dolo eventuale**, non essendo necessario il **dolo intenzionale** (Sez. 4, n. 3568 del 10/12/2009 dep. il 2010). **Elemento soggettivo** nel caso dell'art. 189 comma 7 (**obbligo di prestare l'assistenza occorrente alle persone ferite**) è integrato dal **dolo eventuale**, cioè l'essere coscienti dell'accadimento dell'incidente stradale, comunque ricollegabile al suo comportamento, tale da produrre lesioni a persone.

Comma 1 - L'utente della strada, in caso di incidente **comunque ricollegabile al suo comportamento**, ha

l'obbligo di fermarsi e di prestare l'assistenza occorrente a coloro che, eventualmente, abbiano subito danno alla persona.

Comma 7 - Chiunque, nelle condizioni di cui al comma 1, **non ottempera all'obbligo di prestare l'assistenza occorrente alle persone ferite**, è punito con la reclusione da un anno a tre anni. Si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per un periodo non inferiore ad un anno e sei mesi e non superiore a cinque anni, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI.

Modalità operative

Trattasi di illecito penale, redigere quindi la notizia di reato - pena prevista reclusione da un anno a tre anni (**Vedi aumento sanzioni per ipotesi di cui all'art. 589-bis Codice penale - Omicidio stradale e Art. 590-bis - Lesioni personali stradali gravi o gravissime - Art. 590-ter - Fuga del conducente in caso di lesioni personali stradali**).

Arresto consentito in flagranza di reato -

NB: comma 8-bis. Nei confronti del conducente che, entro le ventiquattro ore successive al fatto di cui al comma 6, si mette a disposizione degli organi di polizia giudiziaria, non si applicano le disposizioni di cui al terzo periodo del comma 6

Sequestro del veicolo

Se il veicolo coinvolto è un ciclomotore o motoveicolo ne è prevista la confisca ai sensi dell'articolo 213 comma 2 sexies).

Sanzione accessoria sospensione patente o GIGC per un periodo non inferiore ad un anno e sei mesi e non superiore a cinque anni ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI del Codice della Strada.

L'importanza di documentare le attività svolte Le annotazioni e i verbali

Di tutte le operazioni svolte dovrà essere redatto specifica **annotazione di polizia giudiziaria**.

La polizia giudiziaria **annota** secondo le modalità ritenute idonee ai fini delle indagini, anche sommariamente, tutte le attività svolte, **comprese quelle dirette alla individuazione delle fonti di prova**.

Da subito devo affermare che la redazione della documentazione della Polizia Giudiziaria è un "obbligo" previsto dall'art. 357 comma 2/e c.p.p.; la Polizia Giudiziaria deve annotare, secondo le modalità ritenute idonee ai fini delle indagini, anche sommariamente, tutte le attività svolte, comprese quelle dirette alla individuazione delle fonti di prova.

Valutando attentamente caso per caso, per i reati connessi alla circolazione stradale dovranno essere documentate le relative attività svolte mediante **le annotazioni e i verbali di Polizia Giudiziaria**.

Generalmente, gli atti della Polizia Giudiziaria sono: **l'annotazione** di Polizia Giudiziaria, il verbale di accertamenti urgenti sui luoghi sulle cose o sulle persone, **il verbale** di identificazione di persona sottoposta ad indagini di invito a dichiarare o eleggere domicilio per le notificazioni e di nomina del difensore di fiducia, **il sequestro probatorio, le perquisizioni**, il sequestro preventivo (U.P.G.), il verbale di sommarie informazioni dalla persona nei cui confronti vengono svolte le indagini (U.P.G.), il verbale delle dichiarazioni spontanee dalla persona nei cui confronti vengono svolte le indagini, il verbale delle sommarie informazioni assunte dalle persone che possono riferire circostanze utili ai fini delle indagini, il verbale di nomina dell'interprete, il verbale di arresto, il verbale di accompagnamento in ufficio per l'identificazione, il verbale di fermo di indiziato di delitto.

Se delegate dall'Autorità Giudiziaria le relative attività dovranno essere documentate mediante: il verbale d'interrogatorio, il verbale di ispezione personale, il verbale di intercettazioni telefoniche, il verbale di perquisizione, il verbale di sequestro, il verbale di sequestro preventivo (nella fattispecie dovranno essere redatti i verbali riguardanti tutte le attività specificatamente delegate e previste dall'art. 370 c.p.p.).

Fermo quanto disposto in relazione a specifiche attività la Polizia Giudiziaria ha l'obbligo di redigere i verbali concernenti i seguenti atti: denunce, querele e istanze, sommarie informazioni rese e dichiarazioni spontanee ricevute dalla persona nei cui confronti vengono svolte le indagini; informazioni assunte, a norma dell'art. 351 c.p.p., perquisizioni e sequestri di cui agli artt. 352 e 354 c.p.p.; operazioni e accertamenti previsti dagli artt. 349, 353 e 354 c.p.p., atti, che descrivono fatti e situazioni, eventualmente compiuti sino a che il Pubblico ministero non ha impartito le direttive per lo svolgimento delle indagini.

A norma dell'art. 373 c.p.p. deve, inoltre, redigere i verbali; degli interrogatori e dei confronti con la persona sottoposta alle indagini; delle ispezioni, delle perquisizioni e dei sequestri; delle sommarie informazioni assunte a norma dell'art. 362 c.p.p., dell'interrogatorio assunto a norma dell'art. 363 c.p.p., degli accertamenti tecnici non ripetibili compiuti a norma dell'art. 360 c.p.p.

Alla documentazione delle attività d'indagine preliminare, diverse da quelle previste dal comma 1 del medesimo articolo 373 c.p.p., si procede soltanto mediante la redazione del verbale in forma riassuntiva ovvero, quando si tratta di atti a contenuto semplice o di limitata rilevanza, **mediante le annotazioni ritenute necessarie**.

Ai sensi dell'art. 115 delle norme di attuazione del c.p.p. **le annotazioni** previste dall'art. 357 comma 1 l.1.p. **devono contenere** l'indicazione dell'ufficiale o dell'agente di polizia giudiziaria che ha compiuto le attività di indagine, del giorno, dell'ora e del luogo in cui sono state eseguite e la enunciazione succinta del loro risultato.

Quando assume dichiarazioni ovvero quando per il compimento di atti si avvale di altre persone, la polizia giudiziaria annota altresì le relative generalità e le altre indicazioni personali utili per la identificazione.

A norma dell'art. 136 c.p.p. il verbale **deve contenere obbligatoriamente** la menzione del luogo, dell'anno, del mese, del giorno e, quando occorre, dell'ora in cui è cominciato e chiuso, le generalità delle persone intervenute, l'indicazione delle cause, se conosciute, della mancata presenza di coloro che sarebbero dovuti intervenire, la descrizione di quanto è stato fatto o constatato o di quanto è avvenuto in sua presenza nonché le dichiarazioni ricevute da lui o da altro pubblico ufficiale che egli assiste.

Per ogni dichiarazione è indicato se è stata resa spontaneamente o previa domanda e, in tale caso, è riprodotta anche la domanda, se la dichiarazione è stata dettata dal dichiarante, o se questi si è avvalso dell'autorizzazione a consultare note scritte, ne è fatta menzione.

Modalità operative nel caso di rilievo di sinistro stradale mortale - Violazione commi 6 - 7 in relazione all'art. 1 dell'art. 189 Codice della strada - Chiunque in caso di incidente ricollegabile al suo comportamento con danno alle persone, non ottempera all'obbligo di fermarsi e di prestare l'assistenza occorrente alle persone ferite

Riepilogo delle attività urgenti da porre in essere
Nel caso specifico l'operatore di polizia giudiziaria dovrà essere in grado di attuare, in ordine cronologico, alcuni interventi e svolgere compiti precisi, quali: **informare l'Autorità Giudiziaria, fornire assistenza alle vittime, isolare la scena del crimine, evitare contaminazioni, sapere gli elementi fondamentali da individuare, procedere con la raccolta delle prove e con il loro repertamento, redigere le annotazioni urgenti e documentare le informazioni ricevute, ascoltare i testimoni, eseguire i rilievi, documentare le tracce, ricercare l'autore, ricercare i reperti sui quali possono essere eseguite le analisi delle attività scientifiche, consegnare la scena alle autorità competenti acquisendo le prove documentali e testimoniali.**

Attività dinamica e operativa di polizia giudiziaria

✓ Di fondamentale importanza sono l'esecuzione di dettagliati rilievi descrittivi, planimetrici, video/audio/ fotografici, dattiloscopici, plastici, personali e la ricerca degli elementi fondamentali da individuare

sul luogo del sinistro stradale ricollegabili al veicolo che si è dato alla fuga, il repertamento delle tracce, dei detriti di vernice, della fanaleria e dei vetri, dei reperti sui quali possono essere eseguite le analisi delle attività scientifiche, delle tracce di sangue, delle impronte dei piedi, degli pneumatici, ecc.

✓ In prima analisi sarà necessario acquisire i filmati della videosorveglianza urbana e, se disponibili, anche i fotogrammi di eventuali impianti di tracciabilità targhe per eseguire controlli incrociati. Nel caso specifico di rilievo di sinistro stradale, quale conseguenza alla pirateria della strada, al fine di risalire al veicolo da ricercare è necessario procedere con la richiesta di accesso ai filmati e alle immagini all'ente pubblico detentore degli impianti. Analogamente, se presenti in zona telecamere private, sarà indispensabile procedere con la richiesta di accesso ai filmati della videosorveglianza al privato detentore.

✓ **Nell'immediatezza dei fatti** dovranno essere assunte le sommarie informazioni delle persone delle persone informate dei fatti ai sensi dell'art. 351 c.p.p. Sarà poi indispensabile procedere **con gli accertamenti urgenti sui luoghi e sulle cose**, redigendone apposito atto ai sensi dell'art. 354 c.p.p., ed acquisire il referto del medico intervenuto attestante il decesso della vittima.

✓ Una volta acquisito il nulla osta da parte del pubblico Ministero si procederà mediante la rimozione della salma predisponendo apposito verbale da parte dell'ufficiale di polizia giudiziaria con conseguente dichiarazione di consegna di cadavere all'ospedale o struttura individuata. Se non ancora note le generalità del cadavere di procederà con le attività connesse all'identificazione con stesura di apposito verbale ai sensi degli artt. 244 e 370 c.p.p.

✓ Sul luogo del sinistro stradale dovranno essere opportunamente **repertate e sottoposte a sequestro tutte le prove**. Nel caso specifico di ricerca delle prove si procederà mediante perquisizione locale e/o personale con contestuale sequestro ai sensi degli artt. 352 e 354 c.p.p.

✓ Se individuato il trasgressore si procederà con perquisizione personale ed eventuale sequestro di prove e con tutte le operazioni concernenti le procedure connesse all'identificazione della persona con la contemporanea stesura del relativo verbale di informativa ai fini della conoscenza del procedimento e verbale di identificazione e dichiarazione o elezione di domicilio ai sensi degli artt. 349 e 161 c.p.p. nonché informazione sul diritto di difesa ai sensi degli artt. 369 e 369 bis c.p.p. Contestualmente

verranno eseguite le operazioni riguardanti la richiesta di rilievi fotodattiloscopici e la richiesta di comparazione urgente con stesura di apposito verbale. Nella fattispecie si procederà con l'applicazione della misura cautelare dell'arresto e lo svolgimento di tutte le attività connesse. Si dovrà quindi redigere la redazione del verbale di arresto obbligatorio in flagranza di reato ai sensi dell'art. 380 c.p.p. con conseguente predisposizione dell'annotazione di avviso ai familiari, dell'annotazione di avviso al P.M. di avvenuto arresto, dell'annotazione di avviso al difensore di avvenuto arresto, della traduzione dell'arrestato alle camere di sicurezza o casa circondariale.

Conclusioni

Le attività da porre in essere sono veramente molte, come abbiamo visto comportano obblighi e responsabilità e richiedono conoscenza delle procedure, un costante aggiornamento professionale teorico/pratico e un grande bagaglio di esperienza sul campo. Aggiungerei il problema che interessa numerosi comandi; quello delle pattuglie del pronto intervento improvvisate, composte da persone non specializzate e non competenti, che magari vede la presenza di persone non affiatate fra loro, che lavorano insieme per la prima volta e si trovano a rilevare un complesso sinistro stradale (uno non sa cosa fa l'altro). Peggio ancora se la pattuglia quel giorno magari vede un componente inserito all'ultimo momento e che magari appartiene ad altro settore del comando (ahimè, che nulla a che fare con l'infortunistica stradale). Soprattutto, ciononostante dobbiamo tenere sempre presente la necessità del nostro bisogno di sicurezza sulla strada, perché operare in sicurezza vuol dire garanzia e tutela stessa del personale. Intervenire con un collega di fiducia significa sicurezza propria degli operatori e conoscere già cosa deve fare un operatore e cosa deve fare l'altro operatore, questo secondo me vuol dire vera specializzazione e professionalità.



Già Comandante della P.M. di P. di Montechiaro, è Comandante della P.M. di P. Empedocle dove è stato responsabile del S.U.A.P. e dei Servizi Demografici. Formatore in materia di CDS nel corso dedicato agli Agenti nuovi assunti presso il Comune di Realmonte (AG), ha collaborato con la Prefettura di Agrigento per la divulgazione di corsi di educazione stradale nelle scuole elementari e medie, è stato relatore al Convegno Nazionale delle P. L. di Riccione ed ha pubblicato articoli in materia di CDS.

Come la precedenza cede sempre il passo alla Prudenza Viaggio tra massime e sentenze

PREMESSA

Che il nostro codice della strada sia una delle leggi, se non la legge più modificata, rivista e corretta del nostro ordinamento giuridico, non ci sono affatto dubbi, così come non ce ne sono sul fatto che, tra le tante fattispecie disciplinate da questa Legge Speciale, una tra quelle che hanno maggiormente fatto discutere la giurisprudenza, è sicuramente il diritto di precedenza.

Chiunque eserciti attività di polizia stradale, si è trovato in diversi casi a ricostruire dinamiche di sinistri stradali causati da imprudenza e molto spesso, associata a mancato rispetto della precedenza.

Esperienza personale però purtroppo conferma, che non è semplice la difesa di una contestazione, in materia di precedenza, soprattutto avanti il Giudice di Pace (non a caso simpaticamente chiamati dall'amico e maestro Mimmo Carola Giudici di Guerra).

il vero problema si presenta frequentemente quando gli accertatori contestano un comportamento imprudente anche nei confronti di quei conducenti che percorrevano una strada con diritto di precedenza, quasi come se tale diritto fosse unicum e completamente asettico nei confronti del principio dei principi che il nostro codice della strada identifica proprio nel procedere sempre con massima prudenza, dunque anche quando si ha diritto di precedenza.

Non è stato affatto risparmiato dall'esprimersi sull'argomento, anche il Giudice delle Leggi, costretto a esaminare in diverse occasioni liti aventi quale tema, proprio il diritto di precedenza e la sua coesistenza in presenza di una violata prudenza ed è evidente come, anche il "punto di vista" della Cassazione, converge sul fatto che effettivamente l'obbligo di prudenza sia da considerare assoluto e prevalente anche rispetto al diritto di precedenza. In sintesi secondo la massima giurisprudenza, la precedenza deve cedere il passo alla prudenza.

Ne consegue dunque, che il diritto di precedenza, per la verità al pari di tanti altri che ne riconosce il codice, non è da intendersi come un diritto assoluto, ma anzi un diritto relativo al punto che, proprio la stessa Corte di Cassazione avvalora, come vedremo, l'esistenza di un altro principio o meglio, di un altro diritto; quello della precedenza di fatto, di cui vedremo meglio più avanti. Qui basta solo per comprendere quanta attenzione e

tutela ha il nostro codice della strada verso gli utenti e noi che esercitiamo il gravoso compito di promuovere la sensibilizzazione degli utenti della strada verso il rispetto delle sue regole inventandosi di tutto pur di tentare di prevenire incidenti, di effettuare i rilievi di numerosi sinistri stradali, siamo i primi testimoni del fatto che la quasi totalità di questi è solo da addebitare a comportamenti imprudenti e/o negligenti, tra cui meritano un posto di rilievo le distrazioni.

Proprio lo studio di una controdeduzione conseguente ad un ricorso appena ricevuto dalla Prefettura di Agrigento, avente proprio ad oggetto la contestazione addebitata all'utente della strada che immessosi in una rotatoria all'italiana non dava precedenza al conducente che aveva la destra libera, a sua volta sanzionato per non avere usato la massima prudenza nell'approssimarsi all'intersezione, la necessità di approfondire questo argomento, ha dato spunto al presente lavoro.

Per ciò che riguarda l'obbligo di prudenza, lapalissiana è l'intenzione del legislatore nello stilare nel nostro codice della strada, il principio informatore proposto dall'art.140 che così recita:

1. *Gli utenti della strada devono comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione ed in modo che sia in ogni caso salvaguardata la sicurezza stradale.*
2. *I singoli comportamenti, oltre quanto già previsto nei precedenti titoli, sono fissati dalle norme che seguono., prescrivendo così sempre e solo comportamenti imperniati sulla prudenza, concetto questo che non viene più abbandonato dagli articoli che seguono, ma anzi, si fortifica in essi poiché ognuno lo esamina secondo un determinato punto di vista adeguato alla fattispecie considerata convergendo ad una sintesi molto chiara: tutti gli utenti della strada, devono obbligatoriamente mantenere la massima prudenza finché circolanti.*

Non resta dunque, che esaminare in modo dettagliato i due concetti in argomento, ossia prudenza e precedenza, in modo da ben comprendere come per il nostro codice della strada, siano tra loro, assolutamente inscindibili.

IL CONCETTO DI PRUDENZA

Abbiamo visto in premessa, che il concetto di prudenza, è facilmente desumibile dalla semplice lettura del breve articolo 140: gli articoli che seguono, pretendono atteggiamenti prudenti dei conducenti esaminando fattispecie diverse.

Troviamo ben espresso il concetto di prudenza, attraverso l'obbligo imposto a tutti i conducenti di procedere ad una velocità adeguata nell'articolo.141; nel particolare il suo primo comma, prescrive a chiunque circoli per strada l'obbligo di mantenere un'andatura adeguata alle circostanze di traffico, alle condizioni della strada, alle caratteristiche, al carico e allo stato del veicolo o in presenza di particolari circostanze, primo tra tutti il comportamento degli altri utenti, il percepire l'esistenza di un pericolo ecc.

la seconda fattispecie che la norma su richiamata, è quella dell'obbligo dei conducenti, di avere una guida tale da permettere loro il perfetto e completo controllo del veicolo, dunque addebitando violazioni in caso di mancato controllo o perdita di controllo del veicolo; altra fattispecie trattata dalla medesima norma, è quella di circolare ad una velocità non commisurata alle situazioni ambientali, ossia non tenendo conto o della conformazione geometrico-strutturale della strada o delle condizioni atmosferiche.

Quanto il concetto di prudenza sia preteso dal nostro Codice della strada, lo si evince bene dalla lettura del comma 4 dell'articolo in parola; qui infatti, è imposto a chi circola, l'obbligo di ridurre la velocità fino a fermarsi, per evitare situazioni di pericolo, dunque al fine evitare incidenti (per dare precedenza ai pedoni che attraversano, perché indugiano sulla strada, per la presenza di incrocio malagevole, di intersezioni e per la presenza di animali, aggiungerei in quest'ultimo caso, anche potenziale, ma prevedibile). A parte il vietare le gare di velocità in ultimo, l'articolo esaminato, obbliga i conducenti, a mantenere un'andatura adeguata evitando di procedere a velocità eccessivamente ridotta, poiché, anche in tale caso un veicolo, trasformandosi in un ostacolo, può causare incidenti e situazioni di pericolo.

Sul concetto di prudenza connesso alla velocità, poggia anche la stesura dell'art.142 che la tratta però, a differenza del precedente, secondo la prospettiva dei limiti di velocità e le conseguenze in cui incorre chi li supera, ma non si ritiene opportuno, in questa sede, addentrarsi sulle singole fattispecie previste dall'articolo 142, poiché non utili allo scopo., salvo chiaramente il principio cardine che resta sempre quello di mantenere un'andatura prudente peraltro facilitata anche dall'indicazione dei limiti medesimi.

Lo stesso dicasi per il successivo articolo, ossia il 143 che prescrive, caso per caso, la posizione che deve mantenere un veicolo sulla carreggiata, inserendo peraltro concetti fondamentali quali quello di destra rigorosa, rigorosissima e parassiale, il cui rispetto, permette di

percorrere una strada in modo corretto, ordinato e sicuro, chiaramente, se accompagnato da tutti gli altri obblighi che il codice prescrive, negli articoli che precedono. arriviamo così finalmente, all'art.145 che titola "precedenza", eppure, il suo primo comma ancora si dedica interamente, proprio al concetto di prudenza, prescrivendo sanzioni per tutti i conducenti che, *approssimandosi ad una intersezione, non usino la massima prudenza al fine di evitare incidenti.*

Chiaramente, tale prescrizione può tranquillamente riguardare anche il conducente che prosegue su una strada con diritto di precedenza.

Ma se da una parte il Codice è tassativo nell'evidenziare come il concetto di prudenza abbia la prevalenza su qualsiasi altro diritto, compreso la precedenza, non sempre così è, per come rappresentato in premessa, per chi è chiamato a giudicare tale infrazione, soprattutto se consegue al rilievo di un sinistro stradale.

IL DIRITTO DI PRECEDENZA

Avendo chiarito nel paragrafo che precede, il concetto di prudenza, adesso occorre esaminare l'art.145, che disciplina la precedenza, partendo proprio dalla lettura della norma in parola che così recita.

1. *I conducenti, approssimandosi ad una intersezione, devono usare la massima prudenza al fine di evitare incidenti.*
2. *Quando due veicoli stanno per impegnare una intersezione, ovvero laddove le loro traiettorie stiano comunque per intersecarsi, si ha l'obbligo di dare la precedenza a chi proviene da destra, salvo diversa segnalazione.*
3. *Negli attraversamenti di linee ferroviarie e tranviarie i conducenti hanno l'obbligo di dare la precedenza ai veicoli circolanti su rotaie, salvo diversa segnalazione.*
4. *I conducenti devono dare la precedenza agli altri veicoli nelle intersezioni nelle quali sia così stabilito dall'autorità competente ai sensi dell'art. 37 e la prescrizione sia resa nota con apposito segnale.*
- 4-bis. *I conducenti degli altri veicoli hanno l'obbligo di dare la precedenza ai velocipedi che transitano sulle strade urbane ciclabili o vi si immettono, anche da luogo non soggetto a pubblico passaggio.*
- 4-ter. *Lungo le strade urbane i conducenti degli altri veicoli hanno l'obbligo di dare la precedenza ai velocipedi che circolano sulle corsie ciclabili(1).*
5. *I conducenti sono tenuti a fermarsi in corrispondenza della striscia di arresto, prima di immettersi nella intersezione, quando sia così stabilito dall'autorità competente ai sensi dell'art. 37 e la prescrizione sia resa nota con apposito segnale.*
6. *Negli sbocchi su strada da luoghi non soggetti a pubblico passaggio i conducenti hanno l'obbligo di arrestarsi e*

dare la precedenza a chi circola sulla strada.

7. È vietato impegnare una intersezione o un attraversamento di linee ferroviarie o tranviarie quando il conducente non ha la possibilità di proseguire e sgombrare in breve tempo l'area di manovra in modo da consentire il transito dei veicoli provenienti da altre direzioni.
8. Negli sbocchi su strada di sentieri, tratturi, mulattiere e piste ciclabili è fatto obbligo al conducente di arrestarsi e dare la precedenza a chi circola sulla strada. L'obbligo sussiste anche se le caratteristiche di dette vie variano nell'immediata prossimità dello sbocco sulla strada.
9. I conducenti di veicoli su rotaia devono rispettare i segnali negativi della precedenza.
10. Chiunque viola le disposizioni di cui al presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da € 167 a € 666.
11. Quando lo stesso soggetto sia incorso, in un periodo di due anni, in una delle violazioni di cui al comma 10 per almeno due volte, all'ultima infrazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a tre mesi, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI.

La sua lettura, permette di comprendere come il legislatore, anche nel regolamentare il diritto di precedenza tra veicoli che seguono traiettorie tra loro intersecanti, anteponga sempre e comunque l'obbligo della massima prudenza, anche sul diritto di precedenza; ciò a significare che la violazione di cui al primo comma dell'art.145, può essere accertata anche nei confronti del conducente che procede su strada con diritto di precedenza.

Il caso più scontato è quello, peraltro molto frequente nel rilievo di un sinistro, causato sia da un mancato rispetto del diritto di precedenza da parte di uno dei due conducenti, ma con collisione tra i due veicoli, conseguente ad una velocità eccessiva anche da parte del conducente che ha diritto di precedenza, diritto che, dalla sua condotta, diventa pretesa a tutti i costi; dunque anche la chiara visione di un veicolo che procede su traiettoria intersecante la propria non rallenta al fine di evitare la collisione.

E' precisato tra le note del prontuario Egaf riferite al comma primo della norma in parola, che il conducente, seppur procede con diritto di precedenza, nell'approssimarsi ad una intersezione, deve usare la massima prudenza, dunque deve rallentare, fino a fermarsi purché si eviti di collidere con l'altro veicolo (che evidentemente non rispetta il suo diritto di precedenza).

Per come anticipato in premessa, per esperienza maturata presso il Giudice di Pace di Agrigento, spesso la contestazione della violazione dell'art.145 comma 1 e 10, non è stata condivisa in sede di ricorso, quasi sempre nella convinzione che chi ha la precedenza, non

debba usare quella prudenza che la norma invece prescrive a tutti i conducenti peraltro in modo chiaro e senza pericolo di interpretazione discrezionale. In casi in cui tale violazione risulti scontata, perché supportata nella sua esistenza, dalla consistenza del danno riportato dai veicoli, dall'esame dei punti di collisione, dalla posizione statica post incidente assunta dai veicoli, ossia in presenza di inconfutabili elementi che comprovano tale violazione da parte di un conducente seppur con diritto di precedenza, tutto pare naufragare all'interno di quelle aule, demolendo così un lavoro certosino effettuato dagli accertatori in occasione del rilievo del sinistro.

Eppure, ci si permette di far notare, che nel primo comma ex art.145 del cds, il legislatore non pretende solo la prudenza dei conducenti di tutti e non solo di chi ha obbligo di dare precedenza) ma la massima prudenza. Per parafrasare il nostro buon maestro Mimmo Carola, non potendo, né ritenendo opportuno di fare la guerra al Giudice di Pace, si è constatato, sempre da casistica riferita a quello di Agrigento, che se purtroppo quasi non si accetta la violazione in parola, ha diversa e miglior sorte la contestazione di una velocità non adeguata ex art.141; , in termini operativi e pratici, tra i due mali vale la pena sempre scegliere il minore, soprattutto se fai parte di un Ente che, neanche davanti a casi eclatanti, intenda opporsi ad una sentenza sfavorevole del Giudice di Pace.

Di necessità virtù, ma senza sorriso.

TRA MASSIME DELLA GIURISPRUDENZA SUL DIRITTO DI PRECEDENZA ED OBBLIGO DI PRUDENZA.

Come anticipato in premessa, il tema trattato è uno dei più dibattuti del nostro codice della strada, sia dalla Cassazione Civile che dalla Cassazione Penale, essendo sia l'articolo 145 che anche gli articoli che lo precedono, tra i più contestati in occasione di sinistri stradali e dunque tra i più impugnati i relativi verbali di contestazione.

Disponendo dunque, di cospicua, interessante ed acclarata giurisprudenza, impossibile non cercare di approfondirne la lettura, soprattutto, per come chiarito in premessa, quando si è alle prese con controdeduzioni cui meritano comprendere citazioni degli Emellini, che aiutino a confermare le tesi sostenute e dimostrare l'infondatezza dell'opposizione.

E' talmente considerevole la Giurisprudenza riferita all'argomento in trattazione, che, nel titolo di questo lavoro, è stato naturale riferirsi ad un vero e proprio viaggio tra le massime.

Proprio sul concetto di precedenza di fatto, pienamente accettato dalla Giurisprudenza, interessante la Sentenza della Corte di Cassazione Civile nr.8138 del 23 aprile 2020, che conferma l'esistenza di una precedenza di fatto oltre che di diritto, ossia di quella precedenza che sussiste soltanto quando un veicolo, seppur privo di

diritto di precedenza, si approssima ad un'intersezione con tanto anticipo da consentirgli di attraversare l'incrocio senza che i veicoli provenienti da strada con diritto di precedenza, per evitare collisioni siano costretti a rallentare oltre i limiti richiesti dall'intersezione o addirittura siano costretti a fermarsi., nonostante benefico del diritto di precedenza.

La Sentenza conferma dunque, che in caso di anticipo significativo all'incrocio da parte del conducente privo di precedenza, questi la può acquisire rispetto all'altro (Precedenza di fatto) e anche in caso di precedenza legale, chi ne beneficia debba comunque prestare attenzione alle manovre degli altri conducenti, ma tali circostanze devono essere allegare e provate in giudizio. In sintesi da una parte riconosce l'esistenza di una precedenza di fatto ma allo stesso tempo, anche l'obbligo di massima prudenza di chi si approssima all'intersezione, anche se con diritto di precedenza.

Ed ancora sulla perfetta coesistenza di diritto di precedenza e massima prudenza per chiunque si approssima ad un'intersezione, meritevole di interesse è la sentenza della Corte di cassazione n.27989 del 06 giugno 2017 che ha riconosciuto il concorso di colpa nella misura del 50% tra due conducenti di autoveicoli, dei quali l'uno non rispettava lo stop all'incrocio e l'altro viaggiava a velocità molto elevata nella intersezione.

In questo breve lavoro di ricerca, mi ha incuriosito quanto deciso da un Giudice di pace di Ruvo di Puglia nel 2012, letto su un articolo pubblicato sul sole24ore il 15 settembre 2012, con la quale annulla il verbale di contestazione elevato dalla Polizia Municipale di Terlizzi, dopo avere rilevato un sinistro stradale ed aveva semplicemente multato entrambi i conducenti coinvolti in un incidente a un incrocio. Un atto dovuto: l'articolo 145 del Codice della strada a "usare la massima prudenza" vicino a ogni incrocio, indipendentemente dal fatto di avere o no la precedenza.

Il giudice pugliese scrisse: «Il conducente che impegna un incrocio senza dare la dovuta precedenza, fidando colposamente nella possibilità di attraversare indenne l'intersezione, ha responsabilità esclusiva nella causazione del sinistro senza che sia necessario valutare l'osservanza delle regole di prudenza dell'altro conducente avente diritto di precedenza. Fin qui, va solo in direzione opposta a giurisprudenza acclarata della Corte di cassazione che, come visto, sancisce perfettamente l'esistenza di una precedenza di fatto in base alla quale, chi ha la precedenza legale, deve lasciare passare l'altro veicolo se ha già impegnato l'incrocio.

Ma nel prosieguo della sentenza, il Magistrato Onorario così scrisse:

A volte viene il sospetto che alla chiamata delle autorità in caso di un incidente automobilistico segua sempre una specie di "tassa" indiscriminata per i conducenti, consistente nell'irrogazione di una sanzione indipendente dalla responsabilità del sinistro ma dovuta per il solo fatto di esserne stati implicati.

Dunque il rilievo dei colleghi, demolito da questa con-

vinzione; e quante volte riceviamo sentenze che vanificano certissimo lavoro prive di basi e senso logico, addebitando agli accertatori per esempio genericità della motivazione? ma rileggendo quella motivazione è tutto così chiaro che non si comprende cos'altro si sarebbe dovuto precisare.

Continuando nell'esame di importanti pronunce del Giudice delle leggi,, si ritiene importante proporre la lettura dell'estratto della sentenza della Cassazione penale, sez. IV, sentenza 07/12/2000.n.12789.

"Ebbene, il Collegio osserva che correttamente viene affermata la sussistenza della colpa nel caso in cui un automobilista, nell'accingersi ad attraversare un incrocio molto ampio subito dopo che la luce semaforica verde gli abbia consentito la ripresa della marcia, abusi del diritto di precedenza omettendo, per ciò stesso, qualsiasi cautela, tanto più quando non abbia la visuale completamente libera da entrambi i lati e dovendosi comunque accertare se qualche pedone, anche colpevolmente, non sia riuscito a completare l'attraversamento ed essendo suo obbligo, in tal caso, di consentire al pedone attardatosi di guadagnare la sicurezza del marciapiedi opposto. Il diritto di precedenza, infatti, secondo la costante giurisprudenza di questa Corte, non è mai assoluto e non autorizza una condotta di guida negligente ed oggettivamente pericolosa per la sicurezza degli altri utenti della strada che, anche eventualmente per colpa, possano interferire nella direttrice di marcia del veicolo privilegiato. Da queste premesse discende, altresì, anche la corretta graduazione della colpa (attribuita, in riforma della sentenza di primo grado, dai giudici di appello al solo automobilista con esclusione, quindi, di ogni profilo di colpa nella condotta del pedone investito) che, allo stesso modo della ricostruzione del fatto generatore del danno ed della valutazione della condotta sotto il profilo della colpa e del nesso causale, integra un ulteriore giudizio di fatto censurabile in sede di legittimità non per gli apprezzamenti di merito di cui si sostanzia ma solo per la inadeguatezza logica del procedimento razionale posto a base della conclusione sul punto. Non è ammissibile neppure la censura relativa alla adeguatezza del giudizio di comparazione e del trattamento sanzionatorio che si basa su una presunta (ma non presente nella sentenza) valutazione critica da parte della Corte del comportamento del pedone."

Dunque nessun diritto, compreso quello che consegue al verde semaforico, può esimere da responsabilità chi lo vuole esercitare ad ogni costo, senza accettarne la sua *sudditanza* alla prudenza e non adegui a questo principio, la sua condotta.

Non volendo limitare le sentenze della Suprema Corte in materia di prudenza, alle sole fattispecie prescritte dall'art.145, si propone l'estratto della sentenza della Cassazione Sez. 4 penale n.29272 del 04 luglio 2019, che definisce il concetto di principio di affidamento in tema di circolazione stradale, la sua correlazione all'obbligo di prudenza, richiamando altre importanti massime degli ermellini.

Il caso esaminato dalla Cassazione riguarda l'investimento di un pedone che attraversava una strada urbana al di fuori delle strisce pedonali ed in orario notturno. Al conducente era stata contestata la violazione ex art.141 comma 2.

“ Ed invero, in tema di circolazione stradale il principio dell'affidamento trova un temperamento nell'opposto principio secondo il quale l'utente della strada è responsabile anche del comportamento imprudente altrui purché questo rientri nel limite della prevedibilità (Sez.4 Sentenza n.5691 del 02 febbraio 2016 e sentenza nr. 27513 del 10 maggio 2017) tanto che l'obbligo di moderare la velocità, in relazione alle caratteristiche del veicolo ed alle condizioni ambientali, va inteso nel senso che il conducente deve essere sempre in grado di padroneggiare il veicolo in ogni situazione” (Sez.4 sentenza nr. 25552 del 27 aprile 2017).

Dunque, nessuna exusatio per il conducente che non è in grado di arrestare prontamente il veicolo seppur in orario notturno ed in occasione di un pedone che attraversa una strada urbana costeggiata da marciapiedi al di fuori delle strisce pedonali, per la suprema corte tale ostacolo rientra pienamente nelle condizioni di prevedibilità e pertanto la condotta deve essere adeguata al punto da evitare la collisione, tranne che il pedone “attraversi la sede stradale repentinamente e di corsa, fuori dalle strisce, a breve distanza da un veicolo che sta per sopraggiungere, divenendo così un ostacolo realmente imprevedibile. in tale fattispecie non può essere penalmente addebitato al conducente del veicolo, con il quale venga ad urto, a causa del difetto del nesso di causalità psicologica, sempre che non possa essere mosso al conducente alcun rimprovero per condotta imprudente, imperita, negligente, in violazione di specifiche norme concernenti la circolazione stradale” (Cass., sez. IV, sent. 7161 del 20 aprile 1989).

Sul solco di questo orientamento, chiarisce meglio tale principio con più recente pronunciamento la medesima sezione penale affermando che “ non può essere addebitata la responsabilità del sinistro al conducente che, per motivi estranei al suo obbligo di diligenza, si sia trovato nell'oggettiva impossibilità di notare il pedone e di osservare tempestivamente i movimenti, attuati in modo rapido, inatteso ed imprevedibile” (Cass., sez. IV, sent. 33207 del 2 luglio 2013).

Di seguito le conclusioni cui giungono la Corte di Cassazione Civile nella sua sentenza nr.15108/ 2010, nella sua Ordinanza nr.13264 datata 11 giugno 2014 ed il Giudice di Pace di Padova nella sentenza nr.381/2015, su un aspetto che riguarda molto da vicino l'operare delle Polizia Locali, soprattutto nella redazione di verbali di contestazioni scaturenti da ricostruzione ed attempta disamina della dinamica di un sinistro stradale; ci si riferisce al riconoscimento di efficacia probatoria privilegiata di questa tipologia di verbali.

la semplice e breve lettura delle due sintesi di cui sopra, evidenziano conclusioni opposte anche se la massima della Cassazione che si propone, sia temporalmente an-

tecedente alla sentenza del Giudice di Pace.

Il verbale di accertamento per guida pericolosa, dal momento che si basa su una valutazione scaturente da un giudizio dei verbalizzanti, non gode dell'efficacia probatoria privilegiata prevista dall'art. 2700 c.c. e, pertanto, il suo contenuto è soggetto al prudente apprezzamento del giudice in sede di opposizione, potendo, peraltro, essere contrastato anche con mezzi istruttori ordinari. Così ha stabilito la Corte di Cassazione civile, Sezione II, nella sentenza 22 giugno 2010, n. 15108.

Segue la conclusione cui giunge nella sua ordinanza 13264/2014:

art 141 codice della strada: La Corte di Cassazione Civile, Sezione VI nell'ordinanza n. 13264 del 11/06/2014 enuncia il principio giuridico secondo cui, la violazione dell'art 141 C.d.S. è rimessa alla valutazione discrezionale dell'agente accertatore, che però è tenuto all'obbligo di motivazione del verbale. Questo il ragionamento logico giuridico seguito dalla Corte Suprema: “Le Sezioni Unite di questa Corte di recente (SS.UU. n. 17355 del 2009) hanno affermato che nel giudizio di opposizione ad ordinanza ingiunzione relativo al pagamento di una sanzione amministrativa è ammessa la contestazione e la prova unicamente delle circostanze di fatto della violazione che non sono attestate nel verbale di accertamento come avvenute alla presenza del pubblico ufficiale ... (Fonte: Codice della Strada - Art. 141. Velocità Studio Cataldi)

Con la sentenza n. 381 del 20 marzo 2015 il Giudice di Pace di Padova ritorna sul tema della velocità pericolosa (ex art 141 comma 3 C.d.S.) ribadendo, di fatto, il principio secondo cui il verbale redatto da pubblico ufficiale è comunque dotato di fede privilegiata ed una seppur sintetica motivazione del pubblico ufficiale è sufficiente per la contestazione della violazione.

Chiaramente per chi come noi, è chiamato a difendere il lavoro faticoso del proprio personale posto in essere in occasione del delicato rilievo di un sinistro, la lettura delle conclusioni di cui sopra, non lo lasciano indifferente; non per il diverso soggetto che ha originato le sentenze, ma per l'ulteriore conferma che esperienza docet sul fatto che il principio sacrosanto che “ la legge è uguale per tutti” nella realtà pare proprio meriti un forse prima di uguale. Tutto dipende dal libero convincimento del giudice .

Non fa eccezione, in ultimo, anche nelle valutazioni della Suprema Corte, l'obbligo di massima prudenza di cui ai comportamenti prescritti dall'art.143 del codice della strada, rispettando, nella propria condotta di guida, sia l'obbligo di procedere il più vicino possibile al suo margine destro, sia con attenzione rivolta anche al non rispetto di tale obbligo agli altri conducenti, ed essendo dunque, sempre in condizioni di rimediare a simili comportamenti ossia a posizione irregolare di altri veicoli sulla carreggiata, poiché l'invasione di corsia rientra tra i pericoli prevedibili.

In tal senso il breve estratto della recente sentenza della Corte di Cassazione n.2235 - 2020 (sito semafor-

overde)

“ Al di là di ogni valutazione sulla gravità della condotta colposa della vittima, la stessa non può comunque annoverarsi tra gli eventi eccezionali, atipici e imprevedibili, costituendo anzi principio costantemente affermato nella giurisprudenza di legittimità quello secondo cui, in tema di circolazione stradale, il conducente di un veicolo deve prefigurarsi anche l'invasione della corsia di marcia da parte degli altri veicoli che possono sopraggiungere in senso inverso, onde porsi nelle condizioni di porvi rimedio, atteso che tale accadimento rientra nella normale prevedibilità (vedi, per riferimenti, Sez. 4, n. 8090 del 15/11/2013, Saporito, Rv. 259277; Sez. 4, n.33385 del 08/07/2008, Ianniello, Rv. 240899; Sez. 4, n. 28615 del 14/06/2005, Pravettoni, Rv. 232445). Le norme sulla circolazione stradale, peraltro, impongono doveri di prudenza e diligenza proprio per far fronte a situazioni di pericolo determinate anche da comportamenti irresponsabili altrui, se prevedibili (Sez.4, n.32202 del 15/07/2010, Filippi, Rv. 248354)...”

CONCLUSIONI

Dopo la lettura dei paragrafi che precedono e delle diverse massime sopra rappresentate accompagnate da breve commento, la conclusione cui si giunge è scontata poiché si riassume nel detto “ la prudenza non è mai troppa”.

La semplicità di tale principio parrebbe quasi, permettere di definirsi inutile il lavoro di ricerca come sopra presentato, ma così non è per le seguenti ragioni:

- [1] perché, come detto tutti la quasi totalità di incidenti conseguono al mancato rispetto delle regole di prudenza;
- [1] la prudenza, è spesso la chiave di lettura che permette di individuare l violazioni che conseguono ad un sinistro nonché alla ricostruzione della sua dinamica.

Ricordo con tristezza quando anni addietro, lessi di un sinistro dove erano rimasti contusi i genitori ed era deceduto il figlio trasportato sul sedile posteriore , ma non con i normali sistemi di ritenuta ex art.172. una negligenza tanto ingenua quanto grave, ha di fatto, trasformato in tragedia un sinistro che poteva limitarsi a danni a cose e lesioni tra lievissime e lievi e che non avrebbero riguardato il povero bambino. non riesco a pensare al vivere di questi genitori.

Ecco perché al mio personale dico sempre “ trovata l'imprudenza, trovata la violazione e ricostruita la dinamica”

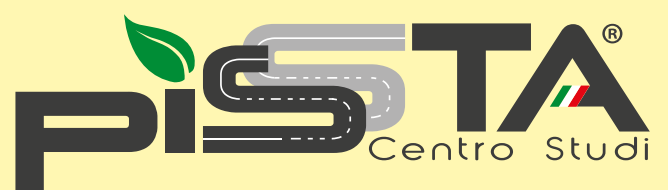
Ma quanto è difficile trovare quanto sopra! e dopo averlo trovato occorre dimostrarlo, ma le massime di cui sopra ci dimostrano che anche in questo caso chissà se resterà in piedi o verrà demolito quel lavoro di ricerca cui si è dedicato tempo, attenzione e dedizione? Beh , l'importante è comunque agire con coscienza e professionalità sia per assicurare per primi giustiz-

ia ossia il giusto agire con addebiti corretti e sorretti da prove certe, sia per facilitare il lavoro di tutti coloro che baseranno il loro operare sul nostro.

La massima della sentenza che segue, si propone perché ritenuta la perfetta sintesi dell'importanza e della priorità che, giustamente, il nostro codice attribuisce al concetto di prudenza ed alla pretesa su chiunque si trovi a circolare con qualunque mezzo: Comportamenti illeciti o imprudenti In tema di colpa nella circolazione stradale, l'obbligo di ridurre la velocità all'approssimarsi di un incrocio e di impegnare con prudenza e a velocità moderata l'area del crocevia sussiste anche a carico di colui che circoli su strada che assegni il diritto di precedenza ovvero che, in presenza di un semaforo, abbia il segnale di via libera, perché il diritto di precedenza non esonera il conducente dall'obbligo di porre la massima attenzione ai pericoli che possano sorgere da comportamenti illeciti od imprudenti tenuti da altri utenti della strada i quali non gli accordino la dovuta precedenza.

Tribunale Lecce, 02/07/2018, n.2467.

Si commenta da sola e, nella sua semplicità , esprime perfettamente il concetto di prudenza e sottolinea che la precedenza gli è sempre e comunque seconda.



Divisione Editoriale

65121 PESCARA - Via Catania, 12

Cod. Fisc. e P.IVA 01846520672

www.pissta.com - e-mail: centrostudi@pissta.com

