

periodico di informazione e consulenza

l'impegno

fondato nel 1974 da Vigili Urbani



REG. PRESSO IL TRIB. DI MILANO N. 18 DEL 20/01/76 - VIA PALMIERI, 47 MILANO - Poste italiane spa sped. in abb. postale d.l. 353/2003 (conv.in l. 27/02/2004 n.4) art. 1 comma 1 lom/mi

L'IMPEGNO

1974

LA RIVISTA
CHE AFFRONTA
I PROBLEMI
DI TUTTI
I CITTADINI

periodico di informazione e consulenza

l'impegno

fondato nel 1974 da Vigili Urbani



1974
2018



.....
l'impegno mette
a disposizione di tutti
i suoi abbonati il
**Servizio Consulenza
Telefonica
'FILO DIRETTO'**
.....

Alcuni esempi:

- Hai necessità di entrare con la macchina in una zona a traffico limitato (centro storico o isole pedonali)...
- Vuoi alcune delucidazioni sul nuovo codice della strada?...
- Vuoi conoscere la normativa sulle licenze in qualità di gestione di un negozio, bar, ristorante (esposizioni esterne, tavolini, cartelloni pubblicitari, insegne...)...
- Hai un vicino di casa che ti disturba con il televisore, oppure occupando il tuo passo carraio...



.....
...Ecco, per questi e tantissimi altri problemi, basta comporre il **'FILO DIRETTO'**, e avrai una risposta in tempi rapidi!

02 89511616 - 89514869
.....

L'IMPEGNO



LA RIVISTA
CHE AFFRONTA
I PROBLEMI
DI TUTTI
I CITTADINI

La sua sopravvivenza
è fatta di tanti piccoli 5x1000.

Non fargli
mancare
il tuo.

Stella Gara, 38 anni - barista

Michele Giacomino, 50 anni - dirigente

Andrea Crotti, 24 anni - musicista

Luca Scranvino, 46 anni - operato

Angela Argirò, 27 anni - modella

Sergio Bertuzzi, 34 anni - cuoco

Uliana Parola, 63 anni - fiorista

Paolo Pedrazzini, 58 anni - insegnante

Gaia Pucci, 28 anni - veterinario

Salvatore Monterosso, 24 anni - Web Designer

Ella Bogani, 44 anni - architetto

Monica Luraghi, 36 anni - commerciante

Luca Gallo, 43 anni - disegnatore

Marina Nicodemi, 31 anni - medico

Giuseppe Lo Monaco, 83 anni - pensionato

Luana Gessaghi, 41 anni - ristoratrice

Cristina Avalle, 34 anni - segretaria

5x1000 all'Enpa. Un gesto umano al cento per cento.
Sostegno al volontariato 80 116 050 586



l'impegno

RIVISTA FONDATA
NEL 1974
DA VIGILI URBANI

SOMMARIO

PERIODICO
DI INFORMAZIONE
E CONSULENZA

COPERTINA



dal Comune...

4

Milano:
da ottobre
2019 lo stop
ai motori
diesel Euro 4



attualità

8

Attenti...alle buche

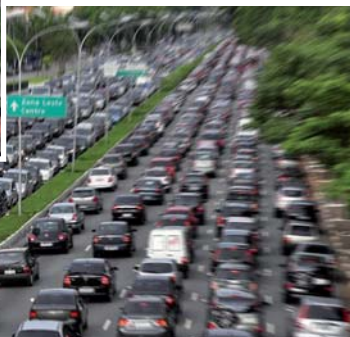




CODICE DELLA STRADA

12

Codice della Strada: regolamentazione della circolazione su strade e aree urbane



SENTENZE

16

Noleggio con conducente: un mancato caso di revoca dell'autorizzazione



SENTENZE

18

Codice della Strada: una sentenza in materia di realizzazione di accessi stradali



SENTENZE

24

Codice della strada: autoveicoli per trasporti specifici e per uso speciale



novità sindacali

30

Polizia locale di Milano: in arrivo i cartellini



Milano: da ottobre 2019 lo stop ai motori diesel Euro 4



Lo scorso giugno Giuseppe Sala, sindaco di Milano, ha preannunciato che dal 21 gennaio 2019 i veicoli diesel 0, 1, 2 e 3 non potranno più circolare nel territorio del Comune di Milano dalle 7,30 alle 19,30 dal lunedì al venerdì. Tuttavia il divieto di circolazione per i diesel Euro 3 è stato anticipato all'1 ottobre nei 570 Comuni lombardi tra cui Milano. Unica deroga: la circolazione con almeno tre persone a bordo, per favorire il car pooling (condivisione dell'auto) e ridurre almeno il traffico. Divieto anticipato di un anno - dal 1 ottobre 2019 -, anche per i motori diesel Euro 4 senza filtro antiparticolato, con blocco limitato ai consueti orari nel semestre invernale

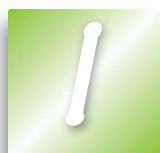
NEI COMUNI DELLA LOMBARDIA: SITUAZIONE AL 31 MARZO 2018

Misure strutturali permanenti indipendenti dalle soglie di attenzione

Limitazioni vigenti dal 1 ottobre 2017 al 31 marzo 2018 dal lunedì al venerdì, dalle 7.30 alle 19.30 ai seguenti autoveicoli:

MOTORE BENZINA Euro 0
MOTORE DIESEL Euro 0, Euro 1, Euro 2

di Giovanni Aurea



I milanesi erano stati preavvertiti: a marzo del 2018 il consiglio comunale aveva approvato un ordine del giorno sul blocco progressivo delle auto diesel a Milano, che dal 1 ottobre 2024 comprende anche il blocco leggero dei diesel Euro 5, anche in questo caso avviato con un anno di anticipo rispetto a quanto previsto dalla Regione, con blocco 'pesante' previsto

per ottobre 2026.

Ma ora il sindaco Giuseppe Sala ha evidenziato severa volontà in materia d'inquinamento veicolare e, al Festival dell'Energia a Roma, ha citato esplicitamente la data 21 gennaio 2019 per indicare che da quel giorno a Milano non si potrà più circolare con veicoli diesel fino a Euro 3 incluso, dal lunedì al venerdì per tutto il giorno. A controllare ci sa-

ranno 180 telecamere pronte a fotografare le targhe delle automobili inquinanti per fare scattare le multe. Telecamere che a regime copriranno il 70% del territorio comunale (e il 98% dei residenti), in punti strategici, in modo che chi si avvicina al varco possa scegliere all'ultimo momento di tornare indietro. Data l'importanza del tema e il numero di persone che verranno coinvolte, si spera in una massiccia campagna di informazione. La scelta di dire stop alle auto diesel può essere necessaria ma se non si usa il buonsenso anche chi è favorevole all'idea potrebbe ostacolare l'applicazione. Dall'inizio degli anni 90 i politici hanno sempre imposto l'acquisto di autovetture molto costose, la marmitta catalitica era

stata preannunciata come la panacea rispetto all'inquinamento, anche se poi negli anni successivi venivano imposti i vari Euro 3, Euro 4, Euro 5 eccetera. Adesso si apprende che gli ingenti costi sono stati inutili e che per circolare necessitano ulteriori sacrifici economici. Nel frattempo sono stati scoperti gli scandali degli 11 milioni di auto della Volkswagen truccate in giro per il mondo, con il coinvolgimento di altre case automobilistiche sotto indagine.





Sarebbe opportuno, oltre a imporre l'acquisto di nuove auto, introdurre agevolazioni fiscali che consentano a tutti di acquistare auto poco inquinanti.

Staremo a vedere la correttezza dei politici che non sempre si immedesimano nei cittadini con problemi economici... SEMPRE CON PIU' FREQUENZA IL POLITICO FA IL RICCO CON IL PORTAFOGLIO DEGLI ALTRI...

Stop progressivo ai diesel: le tappe

Non sarà questo l'unico provvedimento sui diesel. L'obiettivo di Palazzo Marino è quello di arrivare, progressivamente, a 'liberare' Milano da questo tipo di propulsore. La tappa successiva (stando all'ordine del giorno, che comunque non è vincolante in toto) potrebbe essere il mese di ottobre del 2019, con il blocco dei diesel Euro 4 senza Fap in tutta la città, nei mesi invernali, dal lunedì al venerdì. Si tratterebbe comunque di un'anticipazione di un anno rispetto al calendario già previsto. Poi, nel 2021, gli Euro 4 diesel sarebbero bloccati anche il sabato e tutto l'anno. ▶▶



RIEPILOGANDO DIVIETO DI CIRCOLAZIONE dall'1 ottobre 2018

Veicoli immatricolati per il trasporto delle persone

- Autoveicoli Euro 0 benzina
- Autoveicoli Euro 0 diesel senza FAP
- Autoveicoli Euro 1 diesel senza FAP
- Autoveicoli Euro 2 diesel senza FAP
- Autoveicoli Euro 3 diesel senza FAP
- Autoveicoli Euro 3 diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione > 0,025 g/km oppure senza valore nel campo V.5 carta circolazione

Veicoli immatricolati per il trasporto delle merci

- Autoveicoli Euro 0 benzina
- Autoveicoli Euro 0 diesel senza FAP
- Autoveicoli Euro 1 leggeri e Euro I pesanti diesel senza FAP
- Autoveicoli Euro 2 leggeri e Euro II pesanti diesel senza FAP
- Autoveicoli Euro 3 leggeri e Euro III pesanti diesel senza FAP
- Autoveicoli Euro 3 leggeri diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione > 0,025 g/km oppure senza valore nel campo V.5 carta circolazione
- Autoveicoli Euro III pesanti diesel con FAP di serie e con campo V.5 carta circolazione > 0,02 g/kWh oppure senza valore nel campo V.5 carta circolazione
- Autoveicoli Euro 0, 1, 2, 3 leggeri diesel con FAP after-market con classe massa particolato inferiore a Euro 4
- Autoveicoli Euro 0, I, II, III pesanti diesel con FAP after-market con classe massa particolato inferiore a Euro IV

Ciclomotori e Motoveicoli

- Motoveicoli a due tempi di classe Euro 0 ed Euro 1
- Ciclomotori a due tempi di classe Euro 0 ed Euro 1

**La sanzione prevista per l'inosservanza delle misure di limitazione alla circolazione varia da € 75,00 a € 450,00 – Pagamento in misura ridotta € 150,00
Art. 27 della Legge regionale n. 24/06.**



GIOVANNI AUREA

SOVRAINTENDENTE
DI POLIZIA LOCALE
DI MILANO



Per informazioni scrivere a:
Aurea.Giovanni@amail.com

Attenti... alle buche



Se c'è una questione che puntualmente unisce il Nord al Sud d'Italia è quella delle condizioni delle strade: la presenza di buche, macchie d'olio, tombini rialzati e strade sconnesse, è ovunque una frequente causa di rischio per l'incolumità di pedoni, automobilisti e soprattutto conducenti di moto, scooter e motorini. Quando poi il maltempo ci mette lo zampino, complice la cattiva manutenzione, la situazione peggiora e ci ritroviamo con strade colabrodo

di Michele Bruno Albamonte

Le cause

Il pavimento stradale è la parte più superficiale della strada. Costituito da una miscela di aggregati e di leganti (il bitume), deve resistere a grossi carichi concentrati (i veicoli che vi transitano quotidianamente), usura, degrado da parte di agenti fisico-chimici, dilatazioni termiche e nel contempo deve consentire un'ottimale aderenza dei pneumatici. Il pavimento stradale è correntemente sottoposto ad attività di manutenzione: il caso più frequente è quello della sostituzione dello strato di asfalto soggetto a logoramento. Ma anche la presenza di gelo, neve o le frequenti piogge insistenti possono trasformare una strada asfaltata in una 'groviera' che mette a rischio l'integrità delle nostre automobili.

Si può richiedere il rimborso

Sono sempre più frequenti i casi di automobilisti che subiscono danni alle autovetture finite

in una buca presente nel manto stradale. In queste situazioni l'Ente proprietario della strada è responsabile dei danni provocati da difetti del manto stradale, soltanto se la situazione di pericolo, che ha causato il danno, non era al momento del fatto, né visibile né prevedibile; quindi lo sfortunato che s'imbatte in una buca, può chiedere un rimborso, ma per avere probabilità di successo deve muoversi bene.

Servono prove certe

Appena subito il danno, bisogna fermarsi e chiamare le Forze dell'Ordine, che a seguito dell'intervento, dovranno redigere un verbale di sopralluogo sullo stato dei luoghi, che successivamente potrà essere richiesto dall'interessato. Se non fosse possibile l'intervento delle Forze dell'Ordine, la prima cosa da fare è verificare che vi siano testimoni, il cui racconto potrebbe, in seguito, rilevarsi fondamentale. Fotografare la buca, (Cassazione civile, sez. III, 30/11/2017, n. 28665) e assicurarsi che "nella



foto emerge anche la data in cui la stessa è stata scattata altrimenti non può costituire una valida prova (e al Comune non spetta neanche contestarne la validità)”.
Se vi sono stati solo

danni materiali al veicolo occorre predisporre un preventivo per le riparazioni.

Se dal fatto sono derivati dei danni fisici (si pensi all'ipotesi del pedone che inciampa in una spaccatura nel terreno) è necessario recarsi nel più vicino Pronto Soccorso per la diagnosi e la certificazione del tipo di lesioni subite.

Eventualmente - in un secondo momento e terminate le cure - questa documentazione potrà essere integrata con le valutazioni del medico legale.

Una volta raccolti questi elementi occorre individuare l'Ente proprietario della strada e inviare alla sua sede legale una richiesta di risarcimento dei danni specificando: le generalità

del danneggiato o del soggetto che richiede il risarcimento; le circostanze nelle quali è avvenuto il sinistro; la dinamica del sinistro; la tipologia e l'entità dei danni subiti (allegando la relativa documentazione a supporto della richiesta); il nominativo dei testimoni.

Occorre poi indicare se sono intervenute: autorità di pubblica sicurezza, chiarendo se nella circostanza veniva redatto un verbale di intervento e autorità sanitarie.

L'Ente gestore della strada è responsabile anche per gli elementi esterni alla carreggiata; un aspetto recentemente chiarito dalla Cassazione che sul punto ha rilevato come “la custodia esercitata dal proprietario o dal gestore della strada non sia limitata alla sola carreggiata ma si estenda anche agli elementi accessori o pertinentenze”. Questo significa che se anche il danneggiato ha violato le regole del Codice della Strada, l'Amministrazione è responsabile del danno se risulta che la presenza di un'adeguata barriera avrebbe potuto opporsi all'urto da parte del mezzo ed evitare l'infortunio (nella specie, il conducente era uscito dalla carreggiata precipitando dentro una buca, a margine della stessa, che assumeva essere né presegnalata né protetta, Cassazione civile, sez. III, 28/07/2017, n. 18753).



Attenzione ...

La responsabilità sarebbe esclusa solamente se il danno sia stato procurato da un evento improvviso e imprevedibile, il cosiddetto 'caso fortuito'. Ed è proprio a questo evento fortuito che fa spesso riferimento la giurisprudenza per negare la responsabilità dei comuni quando un pedone, un'automobile o moto subisce un sinistro a causa di una buca stradale.

Proprio sulla scorta di questo ragionamento sono stati negati molti risarcimenti per le cadute sulle buche stradali: in presenza di una buca di grosse dimensioni è stato, infatti, ritenuto che essa sia anche sufficientemente visibile con maggiore possibilità per l'automobilista. Secondo la giurisprudenza è dunque essenziale che la buca sia sufficientemente occulta (è stato, infatti, sostenuto che "in ogni caso, l'ente proprietario di una strada aperta al pubblico transito si presume responsabile, ai sensi dell'art. n. 2051 c.c., dei sinistri riconducibili alle situazioni di pericolo connesse in modo imminente alla struttura o alle pertinenze della strada stessa, indipendentemente dalla sua estensione, salvo che dia la prova che l'evento dannoso era imprevedibile e non tempestivamente evitabile o segnalabile. Nel caso di specie, nonostante le dimensioni della buca presente nel marciapiede, non viene ravvisata alcuna condizione di pericolo occulto per difetto del requisito della non visibilità" (Tribunale Roma, sez. XIII, 1 marzo 2017, n. 4150).

Occorre, infine, portare attenzione anche nei casi in cui il danneggiato conosca la strada e sia consapevole della presenza di pericoli; su questo specifico punto si è espresso il Tribunale

di Lecce con la sentenza n. 1954/2017: "Nel caso in cui il conducente di un ciclomotore abbia riportato lesioni in seguito alla caduta in una profonda buca piena d'acqua del manto stradale, non opera la presunzione di responsabilità a carico dell'Ente proprietario della strada se le condizioni di dissesto della strada erano ben note e facilmente avvistabili dal danneggiato che, pertanto, avrebbe dovuto tenere un comportamento idoneo a evitare il pericolo".

Il sale scioglie l'asfalto? Una leggenda da sfatare

Il sale non intacca l'asfalto, ma ha la proprietà di abbassare il punto di congelamento dell'acqua. Se la temperatura scende sotto zero, l'acqua comincia a formare i primi cristalli di ghiaccio; la presenza di ioni, cioè del sale, interferisce con la crescita dei singoli cristalli e questo equivale a dire che il punto di congelamento del liquido si abbassa. Quando il sale viene sparso sulla strada, scioglie più ghiaccio rispetto a quello che si forma. Sulle strade si usano cloruro di sodio (il comune sale da cucina) e cloruro di calcio. Il primo si sparge sulle vie ancora sgombre a scopo preventivo; il secondo, più efficace, viene sciolto in soluzione e versato sulla neve o sul ghiaccio già esistente, non viene mai usato a scopo preventivo, perché sull'asciutto formerebbe una patina scivolosa.





dopo oltre 60 anni di attività, nella nuova ampia sede (MQ 1600 di coperto), troverete una ancor più vasta gamma di prodotti ed una moderna esposizione di:

- **PAVIMENTI E RIVESTIMENTI PER INTERNI ED ESTERNI**
- **CAMINETTI - BARBECUES - FORNI**
- **ARREDOBAGNO**
- **SANITARI - RUBINETTERIE**
- **ATTREZZATURE E PRODOTTI VARI PER L'EDILIZIA**
- **MATERIALI EDILI**

PREZZI CONVENZIONATI - ANCHE MATERIALI DA STOCK

GIUSSAGO (PV) - VIA ROMA, 187 - TELEFONO 0382 927014

Codice della Strada: regolamentazione della circolazione su strade e aree urbane

Per la Corte di cassazione (ordinanza n. 10615 del 4 maggio 2018), il controllo del giudice ordinario non interviene sulle valutazioni di merito attinenti l'esercizio del potere discrezionale di un'Amministrazione, in quanto la sua cognizione è limitata ai soli vizi di legittimità del provvedimento. Nel caso specifico, secondo il ricorrente - multato per la sosta irregolare del proprio veicolo nello spazio regolamentato a orario e a pagamento, senza esporre il biglietto -, il Comune non avrebbe disposto la riserva di adeguate aree da destinare a parcheggio libero nelle immediate vicinanze delle zone in cui era stata disposta l'installazione di dispositivi di controllo. Per i giudici della Corte di Cassazione per contestare tale valutazione di spettanza dell'autorità amministrativa, il ricorrente avrebbe dovuto dedurre e provare una serie d'indici fattuali indubbiamente cospiranti in tal senso. Inoltre, in presenza di esigenze e condizioni particolari di traffico e quindi di non trascurabili 'attrattori di traffico', una determinata strada può essere qualificata come 'satura' con la conseguenza prevedibile di un'offerta di stalli di parcheggio inferiore alla domanda

A cura di
Infocds

FATTO E DIRITTO

KK ha contestato al Giudice di Pace di Catania il verbale n. 8133912/09/V/O di sanzione am-

ministrativa di 36,50 Euro emesso dal Corpo di Polizia municipale del Comune siciliano per avere irregolarmente lasciato il proprio veicolo in sosta nello spazio regolamentato a orario e a pagamento, senza esporre il biglietto orario attestante il versamento della somma dovuta (violazione dell'art. n. 7 del C.d.S.). Secondo



KK sarebbero rimaste inosservate le prescrizioni dell'art. n. 7, comma n. 8 del C.d.S., che disponeva la riserva di adeguate aree da destinare a parcheggio libero nelle immediate vicinanze delle zone in cui era stata disposta l'installazione di dispositivi di controllo di durata della sosta, poiché gli stalli di libera sosta non superavano le dieci unità.

Con sentenza n. 3534/2010, depositata il 4 giugno 2010, il Giudice di Pace ha rigettato l'opposizione ritenendo che la doglianza in ordine all'inadeguatezza degli stalli a sosta libera, a fronte delle aree di sosta a pagamento, avrebbe dovuto essere sollevata dai residenti della zona al momento dell'istituzione delle soste a pagamento.

Su appello di KK, il Tribunale di Catania - con sentenza n. 2074/2014, depositata il 28 maggio 2014 -, ha rigettato il gravame, ritenendo che, in esito al riconoscimento dell'esistenza di aree di sosta libera, l'onere della prova della loro inadeguatezza sarebbe ricaduto sul ricorrente. Tale onere, secondo il giudice non era stato assolto, con conseguente preclusione del sindacato sulla discrezionalità della PA in merito alla valutazione di adeguatezza della zona destinata a parcheggio libero.

Per la suddetta sentenza, KK ha presentato ricorso alla Cassazione (notificato il 22 settembre 2014), men-

tre il Comune di Catania si è difeso con controricorso. La causa è stata avviata a trattazione con rito camerale davanti alla VI Sez. civile, con proposta di rigetto. Tre i motivi in base ai quali è stato articolato il ricorso di KK: 1) in primo luogo la parte ricorrente deduceva la violazione e la falsa applicazione dell'art. n. 1 della legge n. 689/1981, in relazione all'art. n. 360, comma n. 1, n. 3) c.p.c., lamentando che il Tribunale avesse ritenuto erroneamente che l'onere della prova relativo alla inadeguatezza del numero dei parcheggi liberi, comunque esistenti, rispetto a quelli a pagamento, ricadesse sull'appellante, anziché sulla PA; 2) con il secondo motivo, la parte ricorrente deduceva, invece, la violazione e la falsa applicazione dell'art. n. 7, comma n. 8, del Codice della Strada, perché il Tribunale avrebbe rilevato che la delibera istituiva dei parcheggi a pagamento avesse ottemperato alla prescrizione della contestuale garanzia di parcheggi liberi. Per il ricorrente la delibera del Comune non chiarirebbe le ragioni della valutazione di "particolari esigenze e condizioni di traffico", alla base della scelta del numero di parcheggi da riservare ad area libera; 3) il terzo motivo deduceva la violazione e la falsa applicazione dell'art. n. 5 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, all. E, in quanto il Tribunale avrebbe escluso che il sindacato del GO ai fini della disapplicazione dell'atto ammini-



strativo potesse estendersi alla valutazione della PA relativa alla adeguatezza degli spazi riservati al parcheggio libero.

I giudici hanno trattato i tre motivi congiuntamente per connessione logica, deliberando per ognuno di essi il mancato accoglimento.

Premettendo che il fondamento della sanzione opposta, cioè la presenza del veicolo in sosta senza il previsto pagamento, non è contestato, si confermerebbe la legittimità della pretesa che parte ricorrente avrebbe voluto infirmare con una contestazione di carattere generale.

L'onere della prova relativo all'irragionevolezza della scelta concernente il numero dei posti da riservare ad area libera, questione agitata dall'opponente, ricade sul ricorrente, in applicazione del generale principio di distribuzione dell'onere probatorio ex art. n. 2697 c.c. e della presunzione di legittimità del provvedimento amministrativo. Spetta, dunque, a chi contesta la legittimità dell'atto dimostrare l'esistenza del vizio (Cass. 23073/2016; 11283/2010).

Pertanto le doglianze, sia quella relativa al riparto dell'onere della prova sia quella relativa alla violazione dell'art. n. 7, comma n. 8, C.d.S., sia, infine, quella concernente la violazione dell'art. n. 5 l. 2248/1865, veicolano tutte una identica questione di merito, riservata alla PA, riguardante la congruità del numero

di parcheggi riservati ad area libera.

La censura, al di là di questa opinabile contestazione in fatto circa l'apprezzamento della autorità amministrativa, non induce a individuare sollevare profili di illegittimità e non spiega perché la scelta del Comune sarebbe stata censurabile sotto il profilo della ragionevolezza per eccesso di potere. Un simile sindacato, attenendo a una valutazione di opportunità riservata alla Pubblica Amministrazione, è precluso al giudice,





la cui cognizione è limitata ai soli vizi di legittimità del provvedimento.

Difatti, nel caso in cui sia stata irrogata una sanzione pecuniaria per la sosta di un autoveicolo in zona a pagamento senza esposizione del tagliando attestante l'avenuto versamento della somma dovuta, il giudice ordinario (GO) ha il potere di sindacare incidentalmente, ai fini della disapplicazione, gli atti amministrativi posti direttamente a fondamento della pretesa sanzionatoria, ma il controllo del giudice sulla delibera comunale istitutiva del parcheggio a pagamento resta escluso con riguardo alle valutazioni di merito attinenti all'esercizio del potere discrezionale dell'Amministrazione (cfr. Cass. SU 9 gennaio 2007, n. 116; Cass. 22793/2014). E' quanto i giudici ravvisano nel caso di specie, in cui non si deduce una violazione di legge relativa all'obbligo, previsto dall'art. n. 7, comma n.

8, del C.d.S., di istituire aree di parcheggio gratuito e libero nelle immediate vicinanze di quelle in cui venga previsto il parcheggio a pagamento; bensì che le aree riservate alla sosta libera, pur esistenti, siano sproporzionate per difetto.

Per poter ingerirsi in questa valutazione di spettanza dell'autorità amministrativa, indispensabile sarebbe stato per il ricorrente dedurre e provare una serie di indici fattuali indubitabilmente cospiranti in tal senso. Diversamente, KK, con mero riferimento all'eccessività degli stalli a pagamento e all'esiguità di quelli di libera sosta nella zona di Piazza Verga e zona 18 (tribunale e vie limitrofe), vuol contestare le scelte del Comune. La censura non tiene adeguatamente conto della circostanza, di cui sembra consapevole, per cui l'obbligo per i comuni, previsto dall'art. n. 7, comma n. 8, del C.d.S., di istituire aree di parcheggio gratuito e libero nelle immediate vicinanze di quelle in cui venga previsto il parcheggio a pagamento è derogabile per le zone di particolare rilevanza urbanistica, opportunamente individuate e delimitate con delibera della Giunta comunale, nelle quali ricorrano esigenze e condizioni particolari di traffico che permettano di qualificare come 'satura' una determinata strada, sicché, in ragione della presenza di non trascurabili 'attrattori di traffico', è prevedibile che l'offerta di stalli di parcheggio sia inferiore alla domanda (cfr. Cass. 24 novembre 2014, n. 24938).

I giudici del Tribunale hanno per tali ragioni escluso di poter estendere il loro sindacato alla valutazione discrezionale effettuata dalla PA, disattendendo la richiesta disapplicazione del provvedimento amministrativo presupposto. »

P. Q. M.

La Corte riunitasi nella Camera di consiglio della VIII Sez. civile del 12 maggio 2017, ha rigettato il ricorso e condannato la parte ricorrente alla refusione alla controparte delle spese di lite, liquidate in 500,00 Euro, per compenso e in 200,00 Euro per esborsi, oltre agli accessori di legge, dando atto alla sussistenza delle condizioni per il versamento di ulteriore importo a titolo di contributo unificato (di cui all'art. n. 13, comma n. 1, quater del d.p.r. 30 maggio 2002, n. 115, introdotto dal comma n. 17 dell'art. n. 1 della legge n. 228/12)



Noleggio con conducente: un mancato caso di revoca dell'autorizzazione



Con sentenza n. 7145 del 26 giugno 2018, il TAR del Lazio ha accolto per vizio di competenza il ricorso contro la delibera di revoca di un'autorizzazione originaria al noleggio auto con conducente rilasciata dal sindaco, in quanto non sono attribuibili al Consiglio comunale, ma ai soli " [...] dirigenti [...] f) i provvedimenti di autorizzazione, concessione o analoghi, il cui rilascio presupponga accertamenti e valutazioni, anche di natura discrezionale, nel rispetto di criteri predeterminati dalla legge, dai regolamenti, da atti generali di indirizzo, ivi comprese le autorizzazioni e le concessioni edilizie (art. n. 107 comma n. 3 lett. f del d.lgs. n. 267/2000)"

A cura di
Infocds

FATTO E DIRITTO

L’impresa KKK e PP hanno traspeso dinanzi al Tribunale Amministrativo Regionale il ricorso - proposto originariamente come ricorso straordinario al Capo dello Stato, corredato d’istanza cautelare - contro la delibera del Consiglio comunale di Anticoli Corrado n. 16 del 27 luglio 2017 di revoca dell'autorizzazione al noleggio auto con conducente n. 1/2005 rilasciata a PP.

A sostegno della loro domanda, i ricorrenti hanno dedotto: 1) incompetenza e violazione dell'art. n. 107 del d.lgs. n. 267/2000, degli artt. nn. 5 e 6 della legge n. 241/1990 e dell'art. n. 22 comma n. 2 del Regolamento Comunale NCC;
2) violazione e falsa applicazione degli artt. nn. 3, 8,



11 e 13 della legge n. 21/1992 nonché della legge regionale n. 58/1993 e degli artt. nn. 3, 8, 17, 22, 5 e 23 del regolamento comunale NCC; 3) violazione degli artt. nn. 3, 8 e 10 della legge n. 241/1990 nonché omessa e/o insufficiente motivazione, violazione dell'art. n. 22 del regolamento comunale NCC; 4) violazione e falsa applicazione della legge n. 21/1992 e dell'art. n. 9 comma n. 3 del d.l. n. 244/2016 convertito nella legge n. 19/2017, in contrasto con il diritto dell'Unione Europea.

Il Comune di Anticoli Corrado si è costituito in giudizio eccependo l'inammissibilità e, in ogni caso, l'infondatezza nel merito del ricorso. Considerati i presupposti, nella camera di consiglio dell'11 maggio scorso, fissata per l'esame della sospensiva, la causa è stata trattenuta in decisione (ex art. n. 60 c.p.a.).

Con il ricorso in epigrafe i ricorrenti hanno dedotto, in primo luogo, l'incompetenza del Consiglio comunale ad adottare la revoca dell'autorizzazione allo svolgimento dell'attività di NCC rilasciata nel 2005 dal sindaco di Anticoli Corrado a PP. Tale censura è per i giudici fondata e meritevole di accoglimento.

In virtù della distinzione all'interno dell'ente locale tra atti d'indirizzo e atti di gestione, l'adozione del provvedimento di revoca dell'autorizzazione al NCC - vero e proprio atto di gestione - sarebbe, infatti, spettata a un dirigente del Comune, in applicazione dell'art. n. 107 comma n. 3 lett. f del d.lgs. n. 267/2000, per cui "sono attribuiti ai dirigenti tutti i compiti di attuazione degli obiettivi e dei programmi definiti con gli atti di indirizzo adottati dai medesimi organi, tra i quali in particolare, secondo le modalità stabilite dallo statuto o dai regolamenti dell'ente: ... f) i provvedimenti di autorizzazione, concessione o analoghi, il cui rilascio presupponga accertamenti e valutazioni, anche di natura discrezionale, nel rispetto di criteri predeterminati dalla legge, dai regolamenti, da atti generali di indirizzo, ivi comprese le autorizzazioni e le concessioni edilizie (cfr. ex multis, TAR Lazio, Latina, Sez. I, 21 settembre 2006, n. 669; TAR Basilicata, Sez. I, 21 agosto 2014 n. 545)".

Né nel caso in questione - nel quale, come detto, il provvedimento oggetto di causa è stato adottato dal Consiglio comunale, a fronte di un'autorizzazione originaria rilasciata dal Sindaco -, possono valere le argomentazioni dell'Amministrazione svolte in relazione al carattere di contrarius actus della revoca o in rapporto alle modeste dimensioni dell'ente, per cui avrebbe potuto trovare applicazione l'art. n. 53 comma n. 23 della legge n. 388/2000 che stabilisce che "gli enti locali con popolazione inferiore a cinquemila abi-



tanti..., anche al fine di operare un contenimento della spesa, possono adottare disposizioni regolamentari organizzative, se necessario anche in deroga a quanto disposto all'art. n. 3, commi nn. 2, 3 e 4, del decreto legislativo 3 febbraio 1993, n. 29, e successive modificazioni (ora art. n. 4, commi nn. 2, 3 e 4, decreto legislativo n. 165 del 2001), e all'art. n. 107 del predetto testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, attribuendo ai componenti dell'organo esecutivo la responsabilità degli uffici e dei servizi ed il potere di adottare atti anche di natura tecnica gestionale". In conclusione, il ricorso deve essere, perciò, accolto per il vizio d'incompetenza, con conseguente annullamento del provvedimento impugnato e assorbimento di ogni altra doglianza. **»»**

P. Q. M.

I giudici del Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio (Sez. II Bis), riunitisi nella camera di consiglio dell'11 maggio scorso, hanno accolto il ricorso, annullato il provvedimento impugnato e condannato il Comune di Anticoli Corrado alla rifusione, in favore dei ricorrenti, delle spese di lite liquidate in complessivi euro 1.500,00 (oltre accessori di legge).

Codice della Strada: una sentenza in materia di realizzazione di accessi stradali



In accordo con le valutazioni espresse dal primo giudice e dalla Corte d'Appello, con la sentenza n. 5011 del 22 agosto 2018, il Consiglio di Stato ha rigettato il ricorso di un ricorrente secondo il quale non si sarebbe tenuto conto della fondatezza

della tesi espressa dal consulente tecnico della difesa volta a sostenere il malfunzionamento del passaggio a livello causa dell'impatto tra l'autobus guidato dallo stesso ricorrente e un convoglio in arrivo (travisamento del fatto e sindacabilità del percorso motivazionale fondamento della sentenza impugnata). Per i giudici in sede di legittimità non sono consentite censure che si risolvono nella prospettazione di una diversa valutazione delle circostanze esaminate dal giudice di merito poiché il vigente codice di rito penale pone una presunzione di completezza dell'istruttoria dibattimentale svolta in primo grado. E anche le valutazioni espresse dalla Corte di Appello, nel rigettare l'istanza di rinnovo dell'istruttoria dibattimentale, in relazione alla ricostruzione della dinamica del sinistro, non appaiono sindacabili.

A cura di
Infocds

F

FATTO

1. La Corte di Appello di Palermo, con la sentenza indicata in epigrafe, in parziale riforma della sentenza di condanna resa dal Tribunale di Agrigento il 4 maggio 2016, nei confronti di KK, in relazione ai reati

di cui all'art. n. 450, cod. pen., così riqualificato il fatto di cui al capo K), e di lesioni colpose (capi H e Z), ha concesso il beneficio della non menzione, confermato i restanti capi. La Corte territoriale condannava l'imputato alla rifusione delle spese processuali sostenute dalle costituite parti civili. A KK viene contestata



l'accusa di avere provocato lo scontro tra il treno regionale n. 12828 e l'autobus Granturismo condotto dal medesimo prevenuto; ciò in quanto alle ore 17.30 del 3 dicembre 2010, in Contrada Carlino del Comune di Canicatti, il predetto treno impattava contro l'autobus condotto dal KK, che era rimasto fermo sui binari all'interno dell'area di un passaggio a livello, con conseguenze rovinose per i mezzi meccanici coinvolti. A seguito del sinistro, il capotreno HH e il macchinista ZZ riportavano le refertate lesioni personali. I profili di

colpa ascritti al prevenuto riguardano sia l'inosservanza della segnaletica relativa al passaggio a livello, sia l'omesso sollecito sgombero dell'area.

Il Collegio, su conforme richiesta della difesa dell'imputato, disponeva l'esame dibattimentale dell'Ing. XX, nominato CTU nel separato giudizio civile, originato dal medesimo fatto lesivo. La Corte territoriale, di converso, rigettava la richiesta di perizia, volta a verificare il funzionamento del passaggio a livello, richiamando gli esiti degli accertamenti effettuati nell'immediatezza





Infocds

del fatto da YY, comandante della Polizia di Stato Ferroviaria, sopraggiunto sul luogo del sinistro. Il Collegio precisava che KK, unico occupante dell'autobus, avendo abbandonato il mezzo prima dell'impatto, era rimasto illeso e che gli insulti lesivi avevano riguardato unicamente il personale che si trovava a bordo treno. 2. Adducendo come unico motivo il ricorrente il vizio motivazionale, KK propone ricorso per cassazione contro la sentenza della Corte di Appello di Palermo a mezzo di un difensore. Per il ricorrente la Corte di Appello avrebbe escluso la fondatezza della tesi volta a sostenere il malfunzionamento del passaggio a livello, sulla scorta delle indicazioni rese da soggetti interessati, senza altrimenti soffermarsi sulle argomentazioni espresse dal consulente tecnico della difesa. La parte denuncia il travisamento del fatto; e rileva che il percorso motivazionale posto a fondamento della sentenza impugnata risulta sindacabile, secondo l'orizzonte dello scrutinio di legittimità indicato dal diritto vivente.

Il ricorrente sottolinea che la Corte di Appello ha rigettato la richiesta di perizia volta all'accertamento della dinamica del fatto; e rileva che neppure è stata accolta la richiesta di confronto tra il nominando perito ed il consulente tecnico di parte.

Sotto altro aspetto, il deducente si duole del fatto che la Corte distrettuale ha tratto argomenti dalle stesse dichiarazioni dell'imputato. Rileva che l'espletamento

di perizia avrebbe pure consentito di verificare la correttezza della condotta di guida da parte del KK, profilo esaminato dalla Corte sulla base di errate valutazioni personali. Il deducente osserva che l'affermazione contenuta in sentenza, in base alla quale KK si sarebbe trovato fermo sui binari, con difficoltà di ripartenza, quando iniziava la chiusura delle sbarre, è una mera convinzione destituita di riscontri probatori. Considera, inoltre, che KK ha spiegato le ragioni per le quali non ha potuto effettuare la manovra di tallonamento delle sbarre, una volta abbassate, stante la presenza di auto sopraggiunte in senso opposto; e osserva che la Corte territoriale ha inopinatamente affermato che KK omise di effettuare la manovra di tallonamento per non danneggiare la carrozzeria dell'autobus. L'esponente ribadisce che le sbarre si abbassarono in modo irregolare ed osserva che tale evenienza costituisce la causa del sinistro. Nel ricorso si osserva infine che la mancata concessione delle generiche è priva di motivazione.

DIRITTO

1. Il ricorso in esame presuppone le considerazioni che seguono.
2. Viene in primis rilevato come il termine prescrizione massimo relativo alle ipotesi di reato in addebito, pari ad anni sette e mesi sei, tenuto conto delle intervenute sospensioni per complessivi giorni novanta, non risulti altrimenti decorso (la scadenza del termine





risulta infatti posticipata al 3 settembre 2018).

3. Di conseguenza, è dato procedere all'esame delle questioni affidate al ricorso, che si pongono ai limiti dell'inammissibilità. Secondo il consolidato orientamento della Suprema Corte, il vizio logico della motivazione deducibile in sede di legittimità deve risultare dal testo della decisione impugnata e deve essere riscontrato tra le varie proposizioni inserite nella motivazione, senza alcuna possibilità di ricorrere al controllo delle risultanze processuali; con la conseguenza che il sindacato di legittimità "deve essere limitato soltanto a riscontrare l'esistenza di un logico apparato argomentativo, senza spingersi a verificare l'adeguatezza delle argomentazioni, utilizzate dal giudice del merito per sostanziare il suo convincimento, o la loro rispondenza alle acquisizioni processuali" (in tal senso, 'ex plurimis', Sez. n. 3, n. 4115 del 27 novembre 1995, dep. 10 gennaio 1996, Rv. n. 203272).

Tale principio, più volte ribadito dalle varie sezioni della Corte, è stato altresì avallato dalle stesse Sezioni Unite le quali hanno precisato che esula dai poteri della Corte di Cassazione quello di una 'rilettura' degli elementi di fatto, posti a sostegno della decisione, il cui apprezzamento è riservato in via esclusiva al giudice di merito, senza che possa integrare il vizio di legittimità la mera prospettazione di una diversa, e per i ricorrenti più adeguata, valutazione delle risultanze processuali (Sez. U, Sentenza n. 6402 del 30 aprile 1997, dep. 2 luglio 1997, Rv. n. 207945). E la Corte regola-

trice ha rilevato che anche dopo la modifica dell'art. n. 606 lett. e) cod. proc. pen., per effetto della legge n. 46 del 20 febbraio 2006, resta immutata la natura del sindacato che la Corte di Cassazione può esercitare sui vizi della motivazione, essendo rimasta preclusa, per il giudice di legittimità, la pura e semplice rilettura degli elementi di fatto posti a fondamento della decisione o l'autonoma adozione di nuovi e diversi parametri di ricostruzione o valutazione dei fatti (Sez. 5, Sentenza n. 17905 del 23 marzo 2006, dep. 23 maggio 2006, Rv. n. 34109). Pertanto, in sede di legittimità, non sono consentite le censure che si risolvono nella prospettazione di una diversa valutazione delle circostanze esaminate dal giudice di merito (ex multis Sez. 1, Sentenza n. 1769 del 23 marzo 1995, dep. 28 aprile 1995, Rv. n. 201177; Sez. n. 6, Sentenza n. 22445 in data 8 maggio 2009, dep. 28 maggio 2009, Rv. n. 244181).

3.1. Delineato nei superiori termini l'orizzonte del presente scrutinio di legittimità, si osserva che il ricorrente invoca, in realtà, una riconsiderazione alternativa del compendio probatorio, con riguardo alla complessiva ricostruzione della dinamica del sinistro. In pratica, il deducente, piuttosto che sollevare censure che attingono il reale percorso argomentativo sviluppato dalla Corte di Appello, si duole del mancato recepimento della tesi alternativa prospettata della difesa, rispetto alla dinamica del sinistro, da rinvenirsi nel supposto malfunzionamento del passaggio a livello.

È poi appena il caso di rilevare che la congiunta lettura di entrambe le sentenze di merito - che, concordando nell'analisi e nella valutazione degli elementi di prova posti a fondamento delle rispettive decisioni, valgono a saldarsi in un unico complesso corpo argomentativo (cfr. Sez. n. 1, n. 8868/2000, Rv. n. 216906) - evidenzia che i giudici di merito hanno del tutto logicamente censito le evidenze acquisite al compendio probatorio. Segnatamente, la Corte di merito ha chiarito le ragioni per le quali ha ritenuto di confermare la valutazione espressa dal primo giudice, sviluppando un percorso argomentativo che non presenta le denunciate aporie di ordine logico e che risulta immune da censure rilevabili in questa sede di legittimità.

4. Con specifico riferimento alla censura che involge il mancato espletamento di perizia dibattimentale per l'accertamento della dinamica dell'incidente, deve rilevarsi che il vigente codice di rito penale pone una presunzione di completezza dell'istruttoria dibattimentale svolta in primo grado; che la rinnovazione, anche parziale, del dibattimento, in sede di appello, ha carattere eccezionale e può essere disposta unicamente nel caso in cui il giudice ritenga di non poter decidere allo stato degli atti; e che solo la decisione di procedere a rinnovazione deve essere specificamente motivata, occorrendo dar conto dell'uso del potere discrezionale derivante dalla acquisita consapevolezza di non poter decidere allo stato degli atti (Sez. n. 5, Sentenza n. 6379 del 17 marzo 1999, dep. 21 maggio 1999, Rv. n. 213403).

Nell'alveo dell'orientamento interpretativo ora richiamato, la Suprema Corte ha poi affermato che l'esercizio del potere di rinnovazione istruttoria si sottrae, per la sua natura discrezionale, allo scrutinio di legittimità, nei limiti in cui la decisione del giudice di appello, tenuto a offrire specifica giustificazione soltanto dell'ammessa rinnovazione, presenti una struttura argomentativa che evidenzi - per il caso di mancata rinnovazione - l'esistenza di fonti sufficienti per una compiuta e logica valutazione in punto di responsabilità (cfr. Sez. n. 6, Sentenza n. 40496 del 21 maggio 2009, dep. 19 ottobre 2009, Rv. n. 245009).

Le valutazioni espresse dalla Corte di Appello, nel rigettare l'istanza di rinnovo dell'istruttoria dibattimentale, in relazione alla ricostruzione della dinamica del sinistro, non appaiono sindacabili.

Il Collegio ha rilevato la superfluità del richiesto accertamento, posto che nel presente procedimento era stato interrogato il consulente tecnico di ufficio nominato nell'ambito del parallelo giudizio civile, avente a oggetto il medesimo fatto generatore di danno, ed



erano pure stati acquisiti gli elaborati redatti dal nominato consulente. La Corte di Appello sul punto ha poi richiamato: gli esiti degli accertamenti effettuati nell'immediatezza del fatto da YY, comandante della Polizia di Stato Ferroviaria, sopraggiunto sul luogo del sinistro e le indicazioni strumentali afferenti all'azionamento automatico del passaggio a livello, dalle quali risultava che alle ore 17,22 del 3 dicembre 2010 era intervenuta la chiusura delle barriere e che alle successive alle ore 17,25 le stesse si erano aperte regolarmente.

5. Esclusa, per quanto detto, la fondatezza dell'ipotesi ricostruttiva basata sul malfunzionamento del passaggio a livello, nel procedere alla ricostruzione della dinamica del sinistro, la Corte territoriale ha osservato che l'autobus era rimasto fermo all'interno dell'area del passaggio a livello, interessata da un dosso, in violazione del precetto del codice della strada che impone il sollecito sgombero della zona; e che, a causa delle difficoltà incontrate dal KK nel manovrare il mezzo appena acquistato, l'autobus si trovava ancora sui binari, nel momento in cui iniziò la regolare chiusura delle barriere. La Corte distrettuale ha quindi considerato che la condotta del conducente integrava ulteriori profili di colpa, posto che KK non aveva rimosso l'autobus dai binari, effettuando una manovra in retromarcia che sarebbe stata consentita dagli spazi liberi che si trovavano all'interno del perimetro segnato dalle



barriere, né aveva tentato di ruotare la sbarra abbassata introno al basamento, secondo la manovra di spinta sul piano orizzontale, cosiddetta di tallonamento, che consente di aprire un varco al conducente che si trovi inopinatamente all'interno del passaggio a livello a sbarre abbassate. Con riguardo a tali evenienze, la Corte di Appello ha sviluppato un ragionamento probatorio di ordine inferenziale, basato sui seguenti dati di fatto inequivocabilmente accertati: KK non aveva maturato esperienze di guida dell'autobus, tanto da non avere contezza degli esatti ingombri del mezzo; per tale ragione, KK scelse il percorso interessato dal passaggio a livello, temendo che l'altezza del pullman non permettesse di transitare al di sotto del ponte che avrebbe incontrato percorrendo un diverso tragitto; l'imputato affrontò maldestramente il passaggio a livello, interessato da un dosso, con andatura lenta e incerta, tanto da rimanere bloccato con l'autobus a cavallo dei binari. I rilievi effettuati conducono ad apprezzare l'irrelevanza dell'accertamento tecnico sollecitato dalla difesa sul malfunzionamento del passaggio a livello, rispetto alla fase di abbassamento delle sbarre. In sentenza, infatti, si osserva come l'abbassamento delle sbarre sia stato regolarmente determinato dal comando azionato dal convoglio ferroviario che sopraggiungeva nel momento in cui KK si trovava bloccato all'interno dell'area del passaggio a livello, giacché l'autobus era rimasto

di fatto incastrato nel dosso ove transita il binario. Sulla scorta delle dichiarazioni rese dall'imputato, la Corte territoriale ha inoltre considerato che KK, verosimilmente preso dal panico, non pose in essere alcuna delle manovre di emergenza che avrebbero consentito di evitare l'impatto tra il treno e l'autobus, cioè a dire: tallonare le barriere abbassate, utilizzando lo stesso autobus come ariete; ovvero effettuare una manovra in retromarcia, utilizzando una zona franca di ben 15 metri, che si trova all'interno del passaggio a livello, prima della linea delle barriere, rimuovendo così l'autobus dai binari, come prescritto dal codice della strada. A tale riguardo, in sentenza si osserva, del tutto logicamente, che KK confidò erroneamente nella capacità del macchinista di arrestare il treno, che si trovava già in fase di rallentamento per la vicinanza di una stazione ferroviaria; e che, per tale ragione, le uniche manovre di emergenza che pose in essere furono quelle di accendere tutte le luci dell'autobus abbandonato sui binari e di effettuare segnalazioni visive con la torcia del telefonino, facendo alcun passi in direzione del convoglio che sopraggiungeva.

6. I giudici osservano, infine, come la sentenza contestata dal ricorrente risulti coerentemente motivata anche in relazione alla dosimetria sanzionatoria e come allo stesso modo non venga riconosciuta la doglianza afferente al mancato riconoscimento delle attenuanti generiche in quanto- in applicazione del principio devolutivo che governa il sistema delle impugnazioni, ex art. n. 597, comma n. 1, cod. proc. pen. -, si palesa inammissibile, non essendo stata dedotta in sede di gravame di merito. Per mera completezza argomentativa, si rileva che la Corte di Appello ha comunque chiarito che KK non meritava il riconoscimento delle attenuanti generiche, in ragione dell'elevato grado della colpa, tenuto conto del significativo discostamento registrato tra la condotta concretamente posta in essere dall'imputato e quella dell'agente modello di riferimento, costituito da un autista professionale abilitato al trasporto passeggeri. »

P. Q. M.

I giudici della Corte riunitisi a Roma il 19 luglio scorso, hanno rigettato il ricorso e condannato il ricorrente al pagamento delle spese processuali.

Codice della strada: autoveicoli per trasporti specifici e per uso speciale

Con l'ordinanza n. 17057 del 28 giugno scorso, i giudici della Corte di Cassazione hanno ribadito che in caso di contrastanti o non univoche risultanze amministrative, al fine di qualificare correttamente la tipologia di un mezzo e individuarne il regime abilitativo applicabile, occorre far riferimento alle concrete caratteristiche del veicolo per ricondurlo a una delle categorie generali previste dall'art. n. 54 C.d.S. (nello specifico, la lett. f o la lett. g) e a una delle tipologie indicate dall'art. n. 203 C.d.S.

A cura di
Infocds

FATTO

I genitori ed eredi di KK, XX e YY, convennero in giudizio QQ, già datore di lavoro del figlio, assumendo che l'infortunio in cui quest'ultimo aveva perso la vita era

stato determinato dall'inidoneità dell'impianto frenante del veicolo utilizzato per lo svolgimento dell'attività lavorativa e dal fatto che QQ aveva adibito il giovane alla guida di un mezzo per cui non era abilitato. Il convenuto resistette alla domanda, chiamando in causa, per l'eventuale manleva, l'impresa assicuratrice SSS, che si costituì in giudizio eccependo l'ineoperatività della polizza assicurativa.

Il Tribunale di Spoleto rigettò la domanda, con sentenza che è stata confermata dalla Corte di Appello di Perugia. Tale Corte ha ritenuto, in particolare, che: a) quanto alla dinamica del sinistro, erano condivisibili le conclusioni cui era pervenuto il primo giudice sulla base dei rilievi svolti dalla Polizia Stradale e degli accertamenti compiuti nell'immediatezza del fatto dal consulente nominato dal PM nel procedimento penale, sì che doveva ritenersi che l'impianto frenante fosse funzionante e che il sinistro fosse dipeso dall'eccessiva

velocità tenuta dal conducente;

b) quanto al possesso dei titoli abilitanti alla guida, trattandosi di autoveicolo 'per uso speciale', il mezzo poteva essere guidato dal giovane, benché ancora diciannovenne, senza necessità che fosse munito di certificato di abilitazione professionale (richiesto, invece,





per gli autoveicoli 'per trasporti specifici' aventi, come quello di specie, tara superiore a 7,5 tonnellate). Contro tali decisioni i genitori XX e YY proposto ricorso per cassazione affidandosi a quattro motivi. A resistere con controricorso, la sola impresa assicuratrice SSS, rappresentanza generale per l'Italia. Entrambe le parti hanno depositato memoria.



DIRITTO

Il primo motivo addotto dai genitori di KK denuncia la "violazione dell'art. n. 2087 c.c., degli artt. nn. 115, 116 e 132 n. 4 c.p.c., n. 2697 c.c.": i ricorrenti censurano la sentenza impugnata per avere superato in modo apodittico, e senza fornire una motivazione logica ed adeguata a sostegno dell'opzione seguita, il contrasto esistente fra la relazione del consulente del PM e la relazione - di segno opposto - svolta in ambito civile, in sede di ATP (che aveva evidenziato l'inefficienza dell'impianto frenante e l'usura degli pneumatici anteriori); evidenziano, inoltre, che il veicolo era stato immatricolato ben 23 anni prima del

sinistro e che la circostanza che il mezzo fosse stato parzialmente demolito al momento in cui era stato eseguito l'ATP non aveva impedito di verificare lo stato dell'impianto frenante e degli pneumatici anteriori. I ricorrenti si dolgono altresì che la Corte non abbia ammesso una nuova CTU che consentisse di superare il contrasto fra i due precedenti accertamenti.

Con il secondo motivo ("violazione degli artt. nn. 115 e 116 D. Lgs. n. 285/1992 (C.d.S.), 310 D.P.R. n. 495/92 (Reg. C.d.S.), dell'art. n. 2087 c.c., degli artt. nn. 115 e 116 c.p.c."), i ricorrenti censurano la sentenza nella parte in cui si afferma che il mezzo condotto dal giovane era adibito a 'uso speciale', anziché a 'uso trasporto specifico' (di cemento), come risultava dal certificato del PRA; ribadiscono che, trattandosi di autoveicolo a uso di trasporto specifico con tara superiore a 7,5 tonnellate, il KK non avrebbe potuto guidarlo, essendo minore di 21 anni e sprovvisto del certificato di abilitazione professionale di cui al punto KC dell'art. n. 310 del Regolamento C.d.S.; inoltre, contestano alla Corte di avere apoditticamente affermato che il KK era munito della necessaria abilitazione professionale.

Adducendo il terzo motivo ("violazione dell'art. n. 2087 c.c., degli artt. nn. 115, 116, 113 c.p.c. e n.



345, ultimo comma, c.p.c., dell'art. n. 2697 c.c."), i ricorrenti lamentano che la Corte abbia affermato che la vittima procedeva a velocità eccessiva (e ciò anche in base alla testimonianza di tale TT) senza ammettere la testimonianza di PP, che era stata richiesta in sede di gravame in quanto l'esistenza di tale teste oculare era emersa soltanto in tale fase. I ricorrenti si dolgono, in particolare, che la Corte abbia disatteso l'istanza di ammissione sul rilievo della dubbia attendibilità del teste, anticipando una valutazione che avrebbe potuto essere compiuta solo all'esito dell'assunzione della prova e ribadiscono che l'ammissione di tale prova e di una nuova consulenza avrebbero consentito di superare il contrasto esistente fra i due accertamenti tecnici disponibili.

Il quarto motivo ("violazione dell'art. n. 343 c.p.c., in relazione all'art. n. 360, n. 4 c.p.c.") censura, infine, la sentenza nella parte in cui afferma che la domanda di garanzia proposta dall'QQ non poteva essere esaminata in quanto non riproposta a mezzo di appello incidentale condizionato; si assume che, non essendo stata rigettata, la domanda di garanzia avrebbe potuto essere semplicemente riproposta ai sensi dell'art. n. 346 c.p.c., così come era avvenuto.

Per i giudici della Cassazione il primo e il secondo motivo sono fondati. Per la dinamica del sinistro, la Corte ha prestato piena adesione alle conclusioni della consulenza del PM sulla base della maggiore prossimità



temporale di tale indagine rispetto al sinistro e sul rilievo che l'accertamento svolto in sede di ATP venne effettuato dopo che il mezzo era stato smontato; non ha però spiegato le ragioni che, in riferimento allo specifico contenuto delle due relazioni, l'hanno indotta a ritenere non plausibili le valutazioni tecniche compiute dal secondo consulente e a considerare maggiormente affidabile il primo accertamento. In tal modo, la Corte non ha soddisfatto adeguatamente l'obbligo motivazionale che, in presenza di esiti di



consulenza diametralmente opposti, richiede una specifica analisi comparativa fra le contrapposte valutazioni tecniche, onde fornire adeguata base tecnica e logico-giuridica alla decisione di aderire all'una piuttosto che all'altra consulenza (cfr. Cass. n. 20125/2015 e Cass. n. 19572/2013); quella fornita dalla sentenza impugnata costituisce pertanto una motivazione meramente apparente che integra il denunciato vizio (ex art. n. 132, secondo comma, n. 4) c.p.c.) o, comun-

que, un vizio ex art. n. 360 n. 5) c.p.c. (nei termini di cui a Cass., S.U. n. 8053/2014), la cui denuncia è chiaramente desumibile dall'illustrazione del primo motivo (oltreché dal richiamo effettuato nella rubrica). Quanto al possesso, da parte del giovane KK, del titolo abilitante alla guida dell'autocarro, la Corte ha fondato la propria decisione sull'assunto che il mezzo costituisce veicolo 'per uso speciale' anziché un veicolo 'per trasporto specifico' (come sostenuto dai ricorrenti, che hanno trascritto, a pag. 15, quanto riportato nel certificato cronologico del PRA da essi prodotto), senza tener conto che, al fine di qualificare correttamente la tipologia del mezzo e di individuare il regime abilitativo applicabile, occorre far riferimento - in caso di contrastanti o non univoche risultanze amministrative - alle concrete caratteristiche del veicolo, onde ricondurlo a una delle categorie generali previste dall'art. n. 54 C.d.S. - nello specifico, la lett. f) o la lett. g) - e ad una delle tipologie indicate dall'art. n. 203 C.d.S. Il terzo motivo è inammissibile, in relazione alla mancata ammissione del teste PP, in quanto non risulta che, dopo il rigetto dell'istanza istruttoria da parte della Corte di Appello, gli appellanti abbiano reiterato la richiesta in sede di precisazione delle conclusioni, cosicché la stessa deve intendersi rinunciata (Cass. n. 16886/2016, Cass. n. 9410/2011 e Cass. n. 25157/2008). Il motivo risulta invece assorbito in relazione alla mancata ammissione di nuova CTU, giacché, a seguito dell'accoglimento del primo motivo, la Corte di rinvio potrà valutare nuovamente l'istanza di rinnovazione della consulenza (cfr. Cass. n. 341/2009). Il quarto motivo - già di per sé inammissibile in quanto relativo ad un'affermazione che la Corte di Appello aveva compiuto ad abundantiam, nell'ambito di una decisione che aveva rilevato come il rigetto dell'appello fosse "assorbente rispetto all'esame delle questioni circa l'operatività e l'estensione della garanzia" - è assorbito a seguito dell'accoglimento dei primi due motivi, che comporta la necessità di rivalutare il profilo della responsabilità di QQ. »



P. Q. M.

I giudici della Corte di Cassazione riuniti nella camera di consiglio del 26 marzo scorso, hanno accolto il ricorso, cassato e rinviato, anche per le spese di lite, alla Corte di Appello di Perugia in diversa composizione.

Polizia locale di Milano: in arrivo i cartellini

Avvio del nuovo sistema gestionale informatizzato: le rappresentanze sindacali chiedono il rispetto dell'obbligo di contrattazione (art. n. 4 del CCNL 1/4/99) come per i diversi casi di innovazioni in materia di assetti organizzativi, tecnologici e della domanda di servizi per la valutazione delle relative ricadute in seno ai lavoratori e ai servizi offerti. Contro il provvedimento che assimilerebbe il ruolo dell'agente di PL a quello di un impiegato amministrativo con contestuale aumento di distanza dalle Forze di Polizia nazionali, si preannunciano agitazioni, anche per sfatare il velato sospetto che la contrarietà del personale di PL locale nasca dalla volontà di non voler essere controllato

di Giovanni Aurea

D

Dopo i pubblici proclami e comunicati stampa del sindaco Giuseppe Sala, il 24 luglio si è tenuto un tavolo sindacale tra dirigenti del Comune e sindacati della Polizia locale, con la presenza di Anna Scavuzzo, assessore alla Sicurezza nonché vicesindaco. Il comandante ha illu-



strato il progetto d'introduzione del nuovo sistema gestionale informatizzato che avrà come primo obiettivo quello di uniformare la gestione del personale di tutto il Corpo di Polizia locale. Nell'occasione, i dirigenti dell'Amministrazione supportati dalla vicesindaco, manifestavano all'unisono l'intenzione di iniziare la sperimentazione della rilevazione automatica delle presenze, nel periodo settembre/novembre. Il nuovo sistema dovrebbe andare a regime dal mese di dicembre.

I comandi di Zona e i vari reparti, oltre all'installazione di apparecchi informatici fissi destinati al rilievo, verranno dotati anche di tablet al fine di procedere a una 'spunta' digitale del personale per avere, in tempo reale, la 'fotografia' dei servizi e del personale impiegato.

Dal canto loro, sia i delegati RSU che le organizzazioni sindacali ribadivano l'obbligo previsto dall'articolo n. 4 del CCNL 1/4/99 della contrattazione sindacale in conseguenza alle innovazioni in materia di assetti organizzativi, tecnologici e della domanda di servizi. Tale obbligo di contrattazione, evidentemente è sfuggito ai dirigenti del Comune di Milano. Pertanto, l'avvio della fase sperimentale deve prima avvenire in concomitanza con il confronto sindacale, onde controllare tutte le ricadute che questo nuovo strumento potrà comportare ai lavoratori e ai servizi in cui saranno impegnati.

Il sindacato DICCAP preannuncia lo stato di agitazione

Al tavolo si è fatto sentire Daniele Vincini, se-



gretario del DICCAP-SULPM, che ha ribadito l'indisponibilità ad accettare una pratica prevista per gli impiegati amministrativi ma non per le Forze di Polizia. Il DICCAP in maniera aggressiva preannunciava, dunque, lo stato di agitazione e l'assemblea generale, senza escludere un possibile sciopero, magari come di consuetudine per Sant'Ambrogio.

DIFFIDATI ASSESSORE E COMANDANTE

L'Associazione ADPL nel mese di luglio, evidenziando le contraddizioni della gestione della Polizia Locale, (dilemma IMPIEGATO/FORZA DI POLIZIA) diffidava Assessore e Comandante, denunciando tra l'altro l'impellente necessità di una Polizza Infortuni

Da anni l'Amministrazione Comunale impiega il Corpo destinando buona parte del contingente in operazioni di: Sicurezza e Orine Pubblico, Varchi Antiterrorismo, Controllo con metal detector e giubbotti antiproiettile dell'ingresso del Duomo, oltre 20 nuclei in borghese, Polizia Scientifica, rilievi foto-dattiloscopici, antitaccheggio, etc.

Quindi la fanatica volontà di introdurre il cartellino, strumento cardine degli impiegati amministrativi, rappresenta pietra tombale rispetto alle annose rivendicazioni dei diritti e salva-





**Associazione Diritti e Protezione
dei Lavoratori**

18 luglio 2018

Spett.le Comune di Milano

- Comandante della Polizia Locale
c.a. dott. Marco Ciacci
in qualità di Datore di Lavoro ex Dec. L.tvo 81/2008
Trasmessa via Pec.
PoliziaLocale@cert.comune.milano.it

e p.c.

- c.a. Assessore alla Sicurezza
Anna Scavuzzo
Trasmessa via Pec.
protocollo@postacert.comune.milano.it

**Oggetto: diffida per violazione art. 18 Decreto Legislativo
n°81/2008.**

gli eventi sono stati triste conseguenza dell'incauta esposizione a mansioni improprie, pericolose in materia di Ordine Pubblico e Sicurezza, ci spiace dover rammentare gli illeciti e le inadempienze:

1. Esposizione a rischi e pericoli determinata dalle mansioni di Ordine Pubblico, Pubblica Sicurezza e addirittura presidio di Varchi Antiterrorismo. Da ciò la violazione dell'art. 18 del Decreto legislativo n° 81 del 09/04/2008;

2. Si rammenta che la competenza in materia di Ordine Pubblico e Sicurezza appartiene allo Stato e quindi alle Forze di Polizia Nazionali;

3. Gli Agenti infortunatisi sono stati mandati allo sbaraglio, inspiegabilmente in ausilio al personale operante in borghese titolare dell'operazione, con maggiore e riconosciuta esperienza;

6. Lo stesso art. 18 obbliga il datore di lavoro ad adempiere agli obblighi di informazione, formazione e addestramento, in particolare per lo svolgimento di operazioni particolari e non usuali che presuppongono informazione specifica circa le modalità;

7. Gli Agenti di Polizia Locale non dispongono di un'assicurazione per far fronte al rischio infortunio;

guardie riconosciute alle Forze di Polizia Nazionali.

La categoria ha reagito con sdegno e perplessità e non è di certo dettata dal non volere essere controllati, bensì dal rifiuto delle ingenerose e ingrate pubbliche insinuazioni che addirittura dovrebbero ambire a stanare i furbetti.

La tradizionale spunta viene effettuata da ufficiali molto severi che risponderebbero penalmente delle insinuate omissioni, quindi non si capisce il perché dei sospetti gratuiti. Per quanto riguarda le perplessità organizzative riguardano i servizi fuori zona (S.Siro – Turni al Comando Centrale o in via Fiamma, Servizi resi a privati, etc.).

SI PREANNUNCIA UNA REAZIONE

Auspichiamo una presa di coscienza da parte di Sindaco, Assessore e Comandante, perché dopo l'attuazione di tale imposizione, saranno inevitabili le ripercussioni:

1. Sarà concretizzata l'assimilazione all'impiegato amministrativo con contestuale aumento di distanza dalle Forze di Polizia nazionali;

2. Sarà preteso il tempo per indossare e togliere l'uniforme dato che dal 2015 non viene più retribuita l'indennità di-visa;

3. Saranno diffidati tutti gli ordini di servizio che prevedono: sicurezza, antiterrorismo e ordine pubblico;

4. Si valuterà con gli avvocati la quantificazione del disagio rappresentato dal dover portare l'arma in dotazione presso la propria abitazione.

Si preannunciano un autunno e un inverno caldo necessari a salvaguardare l'ennesimo attacco ingrato verso l'impegno e l'abnegazione della categoria di Milano. ▶

AVVISO

PER TUTTI I NOSTRI ABBONATI

- SE NON RICEVI LA RIVISTA
- SE HAI CAMBIATO INDIRIZZO
- SE LA RAGIONE SOCIALE O L'INDIRIZZO SONO ERRATI O INCOMPLETI

TELEFONA

al **02.89514869**

**CI AIUTERAI AD ELIMINARE
EVENTUALI DISGUIDI**

periodico di informazione e consulenza
l'impegno
fondato nel 1974 da Vigili Urbani



1974 - 2018

l'impegno

Rivista fondata
da Vigili Urbani nel 1974

Anno XLIII n. 401

Direttore responsabile
Gianluigi Soriani

GIOVANNI AUREA
MICHELE BRUNO ALBAMONTE
Info CDS

Direzione e Redazione
Sicurezza Aziendale

Sede Legale:
Via Carducci, 12 - 20123 Milano
Sede Amministr. e Redazione
Via Palmieri, 47 - 20141 Milano
Tel. 02 89511616 - 02 89514869

Stampa
Litografia Stephan - Germignaga (Va)

Abbonamenti

Sostenitore € 70,00
Benemerito da € 70,00 in su
Una copia € 8,00
Arretrati € 10,50

Reg. Trib. Milano n. 18 del 20.1.1976
Via Palmieri, 47 Milano
Spedizione in abbonamento postale 45% -
art. 2 comma 20/b legge 662/96 Fil. Milano

Garanzia di riservatezza per gli abbonati
L'Editore garantisce la massima riservatezza
dei dati forniti dagli abbonati e la possibilità
di richiederne gratuitamente la rettifica o
la cancellazione, scrivendo a:
**Sicurezza Aziendale srl Via Palmieri, 47
20141 Milano**

Le informazioni custodite nell'archivio elettronico
dell'Editore saranno utilizzate al solo scopo di inviare
la rivista o comunicazioni concernenti l'abbonamento
(Legge 675/96 sulla tutela dei dati personali)



MEDIA CON PRUDENZA

Campagna itinerante ed interattiva per un corretto utilizzo dei media

- Fa bene guardare la televisione ma occhio a non trascorrere troppe ore al giorno, da soli, di fronte allo schermo a discapito del gioco e dello studio e fate attenzione a scegliere, con i vostri genitori, quali programmi vedere per evitare di imbattervi in film o immagini che potrebbero darvi fastidio perché non adatte alla vostra età!!! Lasciatevi guidare dai genitori anche nella scelta del film da vedere al cinema: se i genitori ritengono che uno specifico film non sia adatto a voi, non dovete arrabbiarvi ma dovete capire che lo fanno solo per il vostro bene.
- Quando usate il computer e navigate su internet fate sempre molta attenzione poiché possono esserci molte trappole nelle quali, senza volerlo, potreste cadere! Attenzione a non dare informazioni personali come nome, indirizzo, numero di telefono o età, a non accettare di incontrare persone conosciute in chat, a non scaricare programmi senza il permesso dei genitori, e a non dare la vostra amicizia agli sconosciuti.
- Utilizzate solo videogiochi adatti alla vostra età e fatevi sempre consigliare dai genitori per evitare di fare giochi che possano farvi innervosire, sentire a disagio o imbarazzati perché ricchi di immagini e scene che non sono giuste per voi!
- Quando usate la radio scegliete le stazioni radio che sono dedicate ai bambini.
- Dedicatevi sempre alla lettura... Attenzione però, perché ad ogni età corrisponde sempre il giusto libro da leggere!!!
- Per qualsiasi informazione, per aiuto e sostegno è possibile chiamare il numero verde del Moige 800965611 attivo per tutta la durata della campagna, oppure il numero verde 800937070 al quale sono sempre pronti a rispondervi gli esperti del Moige. È inoltre possibile collegarsi ai siti www.mediaconprudenza.it e www.genitori.it.

Campagna
Informativa
promossa da:



moige
movimento genitori



Con il contributo di:



Ministero del Lavoro, della
Salute e delle Politiche Sociali

Con il patrocinio di:



Polizia Postale
delle Comunicazioni



NOVANTA NUMERI PER UN FUTURO DIVERSO.

Anche noi abbiamo un sogno: dare a chi è in difficoltà un futuro migliore. Per questo il Gioco del Lotto sostiene progetti per offrire un aiuto agli anziani, ai bambini di tutto il mondo e a chi spera in un futuro diverso.

IL GIOCO DEL
LOTTO