

Analisi

L'utilizzazione della centrale operativa come strumento di miglioramento dell'efficienza del servizio esterno

S. Bedessi

(Comandante polizia municipale
Campi Bisenzio (FI))

E' possibile migliorare drasticamente l'efficienza del servizio esterno della polizia municipale grazie ad una particolare organizzazione della centrale operativa che da semplice sistema per l'indirizzamento delle emergenze e di supporto degli operatori esterni può divenire un sistema di controllo ben più completo di tutte le attività della polizia municipale che hanno rilevanza esterna. L'idea che sta alla base di questa diversa organizzazione della centrale operativa è di una **evoluzione dal concetto di semplice...**

[Consulta il testo integrale](#)

Quesiti

Commercio su area privata - concorrenza - rilevazione prezzi

www.ufficiocommercio.it

Deroga per i detentori dell'autorizzazione e del contrassegno invalidi in caso di divieti di sosta...

www.vigilaresullastrada.it

In primo piano

Sospensione e revoca patente

Sanzioni accessorie della sospensione o revoca della patente - comunicazione di avvio del procedimento - non necessita - in presenza di esigenze di cautela preventiva a presidio di beni come la sicurezza stradale tali da imporre l'adozione del provvedimento limitativo in tempi brevi

TAR Puglia Lecce 4/6/2012 n. 1036

Autotrasporto

Registrazione dati imprese di autotrasporto di persone nel Registro elettronico nazionale

Circolare Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 24/7/2012 prot.17351

Competenza territoriale

Opposizione a sanzioni amministrative - competenza territoriale

Corte di Cassazione Civile sez.IV 11/7/2012 n. 11709



Rassegna stampa

Milano - «Poche multe ma i ciclisti ci aggrediscono»

Ciclisti che sfrecciano sui marciapiede come se fossero al Vigorelli o che viaggiano indisturbati contromano per le strade della città...

Fonte: www.vigilaresullastrada.it

Savona - E' inseguito dai vigili: si schianta con l'auto

L'incidente ieri sera alle 22,30: ferito il conducente, un ventenne, e una ragazza di 15 anni che era con lui...

Fonte: edizioni.lastampa.it

Loano (SV) - I turisti fanno il tifo per i clochard

Stare dalla parte di chi fa rispettare la legge, o dalla parte di chi vive per strada per colpa di un destino infausto o per una scelta...

Fonte: edizioni.lastampa.it

Usa, stop agli sms quando si guida. Un'app pensa alla sicurezza stradale

Il software può riconoscere se l'utente prova a scrivere messaggi quando è al volante, attraverso il gps e degli algoritmi che rilevano come lo schermo viene toccato...

Fonte: www.repubblica.it

L'utilizzazione della centrale operativa come strumento di miglioramento dell'efficienza del servizio esterno

S. Bedessi

(Comandante polizia municipale Campi Bisenzio (FI))

E' possibile **migliorare drasticamente l'efficienza del servizio esterno della polizia municipale grazie ad una particolare organizzazione della centrale operativa** che da semplice sistema per l'indirizzamento delle emergenze e di supporto degli operatori esterni può divenire un sistema di controllo ben più completo di tutte le attività della polizia municipale che hanno rilevanza esterna.

L'idea che sta alla base di questa diversa organizzazione della centrale operativa è di una **evoluzione dal concetto di semplice capomaglia di un sistema di comunicazione radio**, più o meno evoluto, a sistema che, oltre alla gestione delle comunicazioni radio e delle comunicazioni telefoniche da e verso l'esterno, consenta le seguenti operazioni:

1. **controllo del rispetto del tipo di servizio programmato** da parte di ogni pattuglia che si muove all'esterno;
2. **controllo dei tempi di esecuzione del servizio programmato**;
3. **inserimento di eventuali modifiche dal servizio programmato**, dovute ad interventi urgenti (richiesti dai cittadini o dal comando stesso);
4. **controllo dei tempi di esecuzione di questi ultimi servizi**.

La scelta di utilizzare la centrale operativa come centro di controllo di tutti i servizi esterni non solo può essere utile per aumentare l'efficienza del personale che si muove sul territorio con la possibilità di analizzare meglio i tempi impiegati nei vari servizi, eliminare i tempi morti e comprimere quelli effettivi, ma può essere utile in tutti quei casi nei quali il personale addetto al coordinamento ed al controllo non svolge bene il proprio lavoro.

Infatti quando questo personale non ha la capacità professionale di provvedere ad un controllo stringente sul personale subordinato un meccanismo di controllo oggettivo messo in atto direttamente dalla centrale operativa può aiutare a conferire oggettività; la rilevazione del tipo di servizio in corso di svolgimento, il tempo di esecuzione, e l'automatizzazione di queste operazioni risultano essere una forma di controllo più robusta rispetto a quella che può mettere in atto da solo uno degli addetti al coordinamento ed al controllo (ufficiale, livello "D") senza avere dati oggettivi.

Si tratta quindi di realizzare una comparazione oggettiva e costante, giorno per giorno, ora per ora, fra il lavoro programmato per il personale esterno ed il lavoro da questo effettivamente svolto, così da comprendere se il servizio programmato non viene rispettato e le motivazioni del mancato rispetto della programmazione; la mancata corrispondenza fra servizio svolto e servizio programmato può essere infatti dovuta sia ad una modifica effettuata dalla centrale operativa per rispondere ad una esigenza urgente (esempio: la pattuglia che sta effettuando controllo del territorio viene dirottata su un incidente stradale segnalato telefonicamente da un cittadino, oppure dall'operatore del 118) sia, purtroppo, ad un vero e proprio mancato rispetto del servizio programmato per mancata diligenza degli operatori.

In questo senso **la comparazione può far venire fuori facilmente, ed oggettivamente, sacche di inefficienza e, se collegata al sistema di valutazione del personale, può diventare una modalità oggettiva di valutazione che difficilmente si potrà prestare ad attacchi e strumentalizzazioni da parte di chicchessia**.

La centrale operativa diverrà quindi uno strumento di controllo di tutti i dati relativi ai servizi, uno strumento che aiuterà a mettere in comparazione il programma di lavoro giornaliero predisposto per ogni pattuglia esterna con il lavoro effettivamente svolto, andando poi a fornire al comandante o agli addetti al coordinamento ed al controllo tutti i dati necessari a comprendere come mail programma originario non sia stato messo in atto.

I presupposti per poter operare in questo modo sono:

1. predisposizione di una lista di codici di intervento utile a standardizzare il servizio programmato ma anche ad effettuare le verifiche utilizzando la stessa lista;
2. strutturazione del servizio per ogni operatore o pattuglia addetto al servizio esterno, con task ad orari precisi ognuno dei quali collegato ad uno dei codici di intervento;
3. registrazione, da parte della centrale operativa, del servizio realmente effettuato utilizzando gli stessi codici di intervento e, possibilmente, gli stessi task d'orario;
4. predisposizione di report giornaliero o almeno settimanale con il confronto fra servizio programmato e servizio realmente svolto con la motivazione delle eventuali variazioni e le differenze in termini di tempo, con segnalazione automatica di differenze di tempo oltre una certa soglia predeterminata.

Un esempio varrà a far comprendere meglio.

Si supponga che una pattuglia, composta da due operatori e dotata di mezzo di servizio, abbia il seguente programma di lavoro:

orario	località	servizio/intervento	note
14.00 – 15.00	Via Rossini / via Verdi	controlli aree verdi	segnalati adulti che giocano a pallone
15.00 – 16.00	Via Vivaldi pressi bar	controllo soste	
16.00 – 17.00	Via Puccini su lavori in corso	controllo soste su ordinanza specifica	vedere ord. 145/2012

17.00 – 18.00	Via Roma	controlli con etilometro	
18.00 – 19.00	Via Roma	controlli con etilometro	
19.00 – 20.00	Largo Macchiaioli	ausilio servizio veterinario	In ausilio al servizio veterinario per controllo su esposto malcustodia animali

Al momento dell'uscita del veicolo la pattuglia dovrà segnalare l'inizio servizio, che difficilmente corrisponderà come orario preciso a quanto riportato nel foglio di programmazione.

La pattuglia si dovrebbe dunque portare sul primo intervento programmato (nell'esempio via Rossini / via Verdi, per controlli aree verdi essendoci stata una segnalazione per adulti che giocano al pallone.

Appena arrivata sul posto la pattuglia dovrà segnalare alla centrale operativa l'inizio intervento, segnalando poi la fine intervento.

La pattuglia passerà quindi all'intervento programmato successivo (nell'esempio controllo soste su via Vivaldi nei pressi del bar), segnalando quindi l'inizio intervento non appena arrivata sul posto.

Si ammetta che la centrale operativa riceva alle ore 15. 23 la richiesta di intervento su un sinistro stradale e che la centrale invii la pattuglia della quale stiamo parlando nell'esempio; gli operatori quindi interromperanno il servizio programmato per servire l'urgenza, segnalando comunque l'inizio del nuovo intervento e la fine dello stesso, riprendendo quindi il servizio programmato.

In pratica la centrale operativa dovrebbe rilevare qualcosa di simile a quanto segue:

SERVIZIO PROGRAMMATO			SERVIZIO SVOLTO			MOTIVAZIONE VARIAZIONE
orario	località	servizio/intervento	Orario inizio/fine	località	servizio/intervento	
14.00 – 15.00	Via Rossini / via Verdi	controlli aree verdi	14.35 – 15.00	Via Rossini / via Verdi	controlli aree verdi	
15.00 – 16.00	Via Vivaldi pressi bar	controllo soste	15.10 – 15.25	Via Vivaldi pressi bar	controllo soste	Richiesto da centrale
			15.40 – 16.00	Via Pergolesi	Rilevamento sinistro stradale	Richiesto da centrale
16.00 – 17.00	Via Puccini su lavori in corso	controllo soste su ordinanza specifica	16.00 – 17.00	Via Pergolesi	Rilevamento sinistro stradale	Richiesto da centrale
17.00 – 18.00	Via Roma	controlli con etilometro	17.00 – 17.45	comando	Presso comando per pratiche inerenti il sinistro	Richiesto da ufficiale di servizio
18.00 – 19.00	Via Roma	controlli con etilometro	17.50 – 19.00	Via Roma	controlli con etilometro	
19.00 – 20.00	Largo Macchiaioli	ausilio servizio veterinario	19.20 – 20.00	Largo Macchiaioli	ausilio servizio veterinario	

Come si può vedere vi sono variazioni nel servizio programmato, peraltro ampiamente giustificate nella colonna della motivazione variazione; se però si controllano gli orari si possono notare alcuni ritardi rispetto al programma di lavoro.

Se alcuni sono plausibili con gli spostamenti da un luogo ad un altro, altri ritardi invece (ad esempio: sull'ultima riga l'intervento in ausilio del personale del servizio veterinario viene iniziato con 20 minuti di ritardo) risultano incompatibili rispetto alla programmazione (perché ben 20 minuti di ritardo quando magari il luogo è vicino?).

I dati così rilevati dalla centrale operativa possono allora servire a far luce su alcune inefficienze e ritardi, fornendo uno

strumento di confronto in fase di briefing con il personale, ma anche uno strumento di valutazione del personale stesso.

Per poter organizzare il lavoro in questo modo è però necessario codificare a priori i tipi di intervento programmato ed urgenti, in modo da standardizzarli (esempio: accertamento sanitario obbligatorio, allagamento, allarme furto, controllo rispetto ordinanza specifica, controllo soste, e così via); questo darà modo di mantenere tali dati con modalità informatiche, facilitando anche il confronto fra servizio programmato e servizio effettuato.

Ovviamente la centrale operativa, per avere un quadro completo dalla situazione deve rilevare anche altri tempi, in particolare:

1. **inizio operatività pattuglia** (in pratica il momento nel quale la pattuglia inizia ad essere operativa, su strada);
2. **termine operatività pattuglia** (il momento nel quale la pattuglia cessa di essere operativa e non è più utilizzabile per alcun servizio esterno);
3. **per le chiamate urgenti, il tempo (il momento) di arrivo di una chiamata urgente** (per esempio il momento nel quale arriva la telefonata che richiede l'intervento su un sinistro stradale), **e il tempo (il momento) di assegnazione della chiamata urgente alla pattuglia** (che non è detto coincida con il precedente dal momento che la pattuglia potrebbe essere già impegnata e dunque sarebbe inutile affidarle un altro intervento prima della conclusione del precedente).

Utilizzando questi dati può essere interessante allora predisporre un progetto che vada a ridurre i tempi medi di intervento urgente.

Si deve tenere conto che essenzialmente **il cittadino valuta l'efficienza della polizia municipale in base al tempo che intercorre fra la chiamata telefonica ed il vedere la pattuglia sul posto**, in pratica più presto vede intervenire la pattuglia rispetto alla chiamata, e più avrà l'impressione che la polizia municipale sia efficiente.

Questo tempo è influenzato principalmente da due fattori:

1. **tempo che intercorre fra il momento della chiamata alla centrale operativa ed il momento del passaggio dell'intervento alla pattuglia**, tempo che può allungarsi in funzione della necessità di tenere la richiesta di intervento stand-by in attesa che la pattuglia si liberi da un precedente intervento e sia di nuovo disponibile;
2. **tempo che intercorre fra il momento del passaggio dell'intervento alla pattuglia ed il momento di inizio intervento**, che dipende a sua volta dalla lontananza del luogo dove si deve intervenire rispetto a quello dove la pattuglia è, e dalla velocità nel recarsi sul posto.

Quindi, tenuto conto di quanto sopra, si può procedere a rilevare il tempo medio di intervento su un periodo di almeno alcuni mesi; in alcuni casi il tempo di intervento sarà abbastanza stretto (magari 5' se la pattuglia era libera e già nei pressi del luogo ove si richiede l'intervento), mentre altre volte il tempo di intervento sarà ben più lungo (magari fino a 30' o 40' se la pattuglia al momento della chiamata del cittadino è già impegnata su un intervento gravoso e si trova lontana dal luogo ove si richiede l'intervento) perché la richiesta di intervento rimane prima stand-by presso la centrale operativa, quindi viene assegnata ad una pattuglia che però si trova lontana dal luogo di intervento.

E' vero che il tempo medio di intervento è una misura molto sintetica dell'efficienza del servizio esterno della polizia municipale, ma è comunque una misura di cui tenere conto.

Rilevato il tempo medio ed ammettendo che sia, per esempio, di 30 minuti, si può sviluppare un progetto nel quale coinvolgere tanto il personale della centrale operativa quanto il personale esterno, per ridurre questo tempo medio, dandosi un obiettivo di riduzione del 50%, portando quindi il tempo medio di intervento a 15 minuti.

Per ottenere la riduzione del tempo medio di intervento il personale esterno dovrà essere più veloce nella conclusione degli interventi in corso non procrastinabili (come il rilevamento dei sinistri stradali) una volta iniziati, così come nella conclusione degli interventi programmati e procrastinabili (esempio: il controllo della velocità su una direttrice importante, l'interruzione del quale presuppone lo smontaggio rapido della strumentazione); a sua volta il personale della centrale operativa dovrà avere l'abilità di riuscire ad affidare l'intervento in attesa il più velocemente possibile ad una pattuglia, eventualmente facendo interrompere un servizio già in atto se procrastinabile.

Il tutto sarà facilitato dal fatto di avere almeno sempre una pattuglia stand-by di pronto intervento, o comunque una pattuglia che abbia interventi programmati facilmente interrompibili.

Da tenere presente che alcuni interventi, inizialmente codificati in un determinato modo, potranno in corso d'opera divenire interventi diversi da come si erano presentati; per esempio un intervento programmato, inizialmente codificato come "accertamento sanitario obbligatorio", potrebbe divenire in corso di esecuzione un "trattamento sanitario obbligatorio", così come un intervento urgente richiesto telefonicamente codificato dapprima come "incidente con feriti lievi" potrebbe poi rivelarsi come "incidente mortale".

Sarebbe dunque opportuno che la centrale operativa tenesse traccia anche dell'evoluzione dei vari interventi anche se da un punto di vista statistico alcuni dati possono essere recuperati successivamente da altre fonti (per esempio le statistiche sui sinistri dai relativi rapporti che contengono i dati esatti).

In definitiva utilizzare la centrale operativa non solo come punto fisso della rete radio per l'indirizzamento delle pattuglie in emergenza e come contatto sicuro con il personale esterno, ma come centro di raccolta costante dei dati di raffronto fra compiti programmati o disposti dalla stessa centrale operativa e compiti realmente eseguiti, tracciando le tempistiche di intervento, porterà ad evidenziare:

1. **i ritardi nell'entrata in servizio reale** (differenza fra l'inizio dell'orario di lavoro ed il momento nel quale la pattuglia inizia ad operare sul territorio);
2. **l'effettuazione dei servizi in tempi eccessivamente lunghi rispetto a quelli standard;**
3. **la mancata effettuazione, per qualsiasi causa, di alcuni servizi;**

arrivando a fornire una solida base d'appoggio per un progetto di riduzione dei tempi di intervento esterno della polizia municipale.

Commercio su area privata - concorrenza - rilevazione prezzi

www.ufficiocommercio.it

Domanda

Un supermercato impedisce a operatori di altro supermeato concorrente l'accesso ai locali per la rilevazione dei prezzi. E' pratica corretta? Quali eventuali violazioni e sanzioni?

Risposta

La pratica non ci risulta corretta, ma neppure censurabile mediante una specifica disposizione, l'azienda che non ha avuto la possibilità di entrare nell'esercizio potrà rivolgersi, nel caso lo ritenga opportuno, all'autorità garante del libero mercato.

Deroga per i detentori dell'autorizzazione e del contrassegno invalidi in caso di divieti di sosta imposti con provvedimento dell'ente proprietario della strada

www.vigilaresullastrada.it

Domanda

I veicoli a servizio delle persone invalide possono sostare nelle aree vietate con segnale permanente 0-24 o generico (8-20) (art.7) se l'ordinanza dirigenziale non ha previsto deroga?

Risposta

Si ricorda che la sosta in deroga ai divieti imposti dagli enti proprietari della strada deve essere ammessa nei limiti in cui questa non determini grave intralcio al traffico, ai sensi dell'articolo 11 del dPR 503/96. In passato si è già discusso se sia necessario prevedere espressamente la deroga nel provvedimento istitutivo del divieto perchè questa possa avere efficacia. A mio avviso è vero che nel provvedimento vi dovrebbe essere un richiamo alla norma citata (anche solo "si applica quanto previsto dall'articolo 11 del dPR 24 luglio 1996"), ma, anche ove non vi sia un espresso rinvio alla deroga, questa si deve ritenere comunque operante, in primo luogo perchè è la legge dello Stato che, in termini perentori, la prevede e impone agli enti proprietari delle strade (le autorità competenti) di consentire la sosta anche ove questa sia stata da loro vietata; in secondo luogo, se la deroga dovesse essere prevista puntualmente nei provvedimenti e non operasse ex lege, allora dovrebbe essere resa nota, ove applicata, con un pannello aggiuntivo di difficile costruzione, poichè, altrimenti i beneficiari della deroga non potrebbero distinguere dove è stata applicata la previsione del citato articolo 11 e dove è stato deciso di non applicarla. Quindi, a mio avviso anche se il provvedimento nulla a previsto in deroga al divieto, la deroga si deve intendere applicata nei limiti dell'articolo 11 del dPR 503/96. Pertanto, caso per caso, dovrà essere verificato se la sosta determina un effettivo grave intralcio alla circolazione.

(1) art. 11, comma 1, del dPR 503/96 - Alle persone detentrici del contrassegno di cui all'art. 12 viene consentita, dalle autorità competenti la circolazione e la sosta del veicolo al loro specifico servizio, purché ciò non costituisca grave intralcio al traffico (*omissis*)

Sanzioni accessorie della sospensione o revoca della patente - comunicazione di avvio del procedimento - non necessita - in presenza di esigenze di cautela preventiva a presidio di beni come la sicurezza stradale tali da imporre l'adozione del provvedimento limitativo in tempi brevi

TAR Puglia Lecce 4/6/2012 n. 1036

FATTO

Il ricorrente, dipendente dell'omissis spa, con la qualifica di autista, è stato coinvolto, il giorno 28 agosto 2007, in un incidente stradale mentre era alla guida dell'autobus aziendale, che ha provocato la morte di due giovani a bordo di uno scooter, entrati in collisione con il mezzo.

I carabinieri, intervenuti per effettuare i rilevamenti di rito nell'immediatezza del sinistro, dopo aver condotto il ricorrente presso gli uffici della Polizia Stradale di Taranto, hanno accertato un tasso alcolemico che, ad un primo esame era di 0,75 g/l, e alla seconda verifica, faceva registrare i valori di 0,67 g/l.

Gli stessi carabinieri hanno quindi proceduto al ritiro della patente di guida del ricorrente, il quale si è visto notificare, il 18 dicembre 2007, ai sensi dell'art. 186, 2° comma del codice della strada, il provvedimento di revoca della patente.

Detto provvedimento è stato impugnato.

Il ricorrente lo ritiene illegittimo in quanto sostiene che la revoca della patente di guida può essere disposta solo dall'Autorità giudiziaria, all'esito di un procedimento penale volto ad accertare la responsabilità in ordine al reato di guida in stato di ebbrezza alcolica.

Il provvedimento è altresì viziato perché non preceduto dalla comunicazione di avvio del procedimento, atta a garantire la partecipazione dell'interessato al procedimento.

Si è costituita in giudizio la Prefettura di Taranto - Ufficio territoriale del Governo, per resistere al ricorso del quale ha chiesto il respingimento.

La controversia è passata in decisione alla pubblica udienza del 15 dicembre 2010.

DIRITTO

Il ricorso è infondato.

L'art. 186 del codice della strada disciplina l'ipotesi della guida sotto l'influenza dell'acool.

La norma, che prevede singole ipotesi di rilievo penale crescente in caso di guida in stato di ebbrezza, include una disposizione di particolare rigore nei riguardi dei conducenti di autobus.

Nei confronti di costoro opera infatti una ipotesi di revoca obbligatoria della patente di guida.

L'art. 186, secondo comma lettera c), secondo periodo, stabilisce, in proposito, che " la patente di guida è sempre revocata, ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI, quando il reato è commesso dal conducente di un autobus o di un veicolo di massa complessiva superiore a 3,5 t..."

Questa disposizione normativa deve leggersi in combinato contesto con l'art. 219 del codice della strada, norma richiamata dall'art. 186, nella parte in cui il precetto chiarisce che la patente di guida è revocata ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI.

Organo competente ad adottare il provvedimento di revoca della patente di guida è dunque, ai sensi dell'art. 219 del codice della strada, il Prefetto del luogo della commessa violazione quando la stessa revoca costituisce, come nel caso, sanzione amministrativa accessoria.

Occorre del resto rammentare che la guida in stato di ebbrezza alcolica di un autobus costituisce ipotesi autonoma in ordine alla quale il Prefetto è munito di ulteriore ambito di competenza a disporre la revoca della patente di guida, rispetto alle fattispecie in cui esso esercita la potestà di revoca ai sensi dell'art. 130 del codice della strada.

La tesi della estemporanea assunzione di una bevanda, offerta al ricorrente subito dopo il sinistro a causa dello choc emotivo riportato appare peraltro smentita dalle risultanze del verbale redatto dai CC, i quali hanno accompagnato il ricorrente presso la Polstrada di Taranto " poiché si aveva fondato motivo di ritenere che lo stesso fosse sotto l'influenza di sostanze alcoliche " (vedi rilevamento tecnico-descrittivo d'incidente stradale con feriti del 29.8.2007- rapporto di cui all'art. 223, comma 1 del codice della strada).

Stabilita la competenza a provvedere dell'Autorità Prefettizia resta ora da dire che la revoca della patente di guida è stata legittimamente adottata senza le garanzie partecipative.

Anche da questo punto di vista la tesi della difesa del ricorrente che ne lamenta la violazione non può condividersi.

La comunicazione di avvio del procedimento è infatti reccessiva in presenza di particolari esigenze di cautela preventiva a presidio di beni come la sicurezza stradale tali da imporre l'adozione del provvedimento limitativo in tempi brevi.

Il ricorso è conclusivamente respinto.

Le spese possono essere compensate.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per la Puglia Lecce - Sezione Prima - definitivamente pronunciando sul ricorso, come in epigrafe proposto, lo respinge.

Spese compensate.

Registrazione dati imprese di autotrasporto di persone nel Registro elettronico nazionale

Circolare Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 24/7/2012 prot.17351

Come da recente Decreto del Capo Dipartimento (DD prot. n. 73 del 23/7/2012), a far data dal prossimo 1° agosto 2012 i dati delle imprese di autotrasporto di persone presenti nel Registro elettronico nazionale (REN) saranno accessibili in modalità pubblica; pertanto essi potranno essere consultati, tra l'altro, anche dalle Autorità competenti per l'accesso al mercato.

Perciò le Regioni, le Province e i Comuni mediante la visualizzazione dei dati presenti nel REN potranno verificare - prima di rilasciare un titolo legale per l'esercizio di un servizio di trasporto (di linea o di noleggio con conducente) - se l'impresa richiedente è in possesso dell'autorizzazione all'esercizio della professione.

In particolare tali Enti, consultando il Registro elettronico nazionale (REN):

1. per le imprese operanti prima del 4 dicembre 2011 (e cioè, che risultano iscritte al REN in data 4 dicembre 2011): potranno visualizzare i dati del REN relativi alle sole imprese che hanno l'autorizzazione all'esercizio della professione "attiva". Dunque non sarà possibile visualizzare i dati di quelle imprese la cui autorizzazione sia ancora in modalità "provvisoria", non avendo le stesse ancora dimostrato il requisito di stabilimento secondo le modalità previste dal DD 25.1.2012;
2. per le imprese operanti da data successiva al 4 dicembre 2011 (o meglio, iscritte al REN con data successiva al 4 dicembre 2011): potranno visionare i dati di quelle iscritte al REN a prescindere dallo stato dell'autorizzazione (sia attiva che provvisoria). In questo caso infatti la modalità "provvisoria" dipende dal fatto che l'impresa non ha ancora proceduto o non ha ancora perfezionato l'immatricolazione di uno o più veicoli (ai sensi dell'articolo 5 lett. b) del Regolamento).

È evidente quanto sia cruciale l'attendibilità e la correttezza dei dati contenuti nel REN. Un esame di tali dati, effettuato in questi giorni, ha tuttavia evidenziato alcune incongruenze.

In particolare sono stati riscontrati molteplici casi in cui, con riferimento alle imprese operanti prima del 4 dicembre:

1. a fronte di una modifica del campo "*presenza stabilimento*" da "NO" a "SI" (a seguito della dimostrazione del requisito da parte dell'impresa), non è stato aggiornato il campo "*stato dell'autorizzazione*" da "PROVVISORIA" ad "ATTIVA";
2. a fronte di una modifica del campo "*stato dell'autorizzazione*" da "PROVVISORIA" ad "ATTIVA" (modifica che presuppone la sussistenza di tutti e quattro i requisiti previsti dal Regolamento (CE) 1071/2009), non è stato aggiornato il campo "*onorabilità*" da "NO" (risultante di default) a "SI". Tale modifica invece andrebbe apportata in quanto, a suo tempo, l'onorabilità è stata dimostrata agli Enti competenti al rilascio del titolo legale per l'accesso al mercato (titolo legale in base al quale tali imprese hanno svolto l'attività prima del 4.12.2011 e la svolgono attualmente).

I dati relativi a queste imprese saranno rettificati in remoto, senza l'intervento manuale da parte delle Autorità competenti; tuttavia, tenuto conto che solo in seguito il programma informatico sarà implementato delle necessarie funzionalità di controllo per la corretta registrazione dei dati relativi alle imprese, è quanto mai opportuno che le Autorità competenti procedano ad una verifica dei dati delle imprese presenti nel REN, di propria rispettiva competenza. Si raccomanda di prestare particolare attenzione a che, laddove l'impresa abbia adempiuto ai propri obblighi di dimostrazione dei requisiti, i dati registrati nel REN siano integralmente coerenti con tale avvenuta dimostrazione.

Si ringrazia per la collaborazione.

IL DIRETTORE GENERALE
Dott. Enrico Finocchi

Opposizione a sanzioni amministrative - competenza territoriale

Corte di Cassazione Civile sez.IV 11/7/2012 n. 11709

(Omissis)

RITENUTO IN FATTO

che il consigliere designato ha depositato, in data 29 febbraio 2012, la seguente proposta di definizione, ai sensi dell'art. 380-bis cpc: "Nel corso di un giudizio di appello tra omissis e il Ministero dell'interno ed altro avverso la sentenza resa, all'esito di un procedimento di opposizione a verbale di contestazione per violazione del codice della strada, dal Giudice di pace di Saluzzo, il Tribunale di Saluzzo, con sentenza in data 28 gennaio 2010, ha dichiarato la propria incompetenza per territorio a decidere sulla causa a favore del Tribunale di Torino, in applicazione della regola del foro erariale, ai sensi dell'articolo 7 del R.D. 30 ottobre 1933, n. 1611.

Riassunta la causa dinanzi al giudice dichiarato competente, il Tribunale di Torino ha sollevato conflitto, richiedendo d'ufficio il regolamento di competenza.

Il conflitto deve essere risolto con l'affermazione della competenza del Tribunale di Saluzzo, giacchè, ai fini della competenza territoriale relativa ai procedimenti d'appello avverso le sentenze emesse dal giudice di pace in materia di opposizione a sanzioni amministrative, non si applica la regola del foro erariale stabilita nel citato articolo 7 del R.D. n. 1611 del 1933, relativa alle controversie in cui sia parte un'Amministrazione dello Stato (Cass., SSUU 18 novembre 2010, n. 23285)".

CONSIDERATO IN DIRITTO

che il Collegio condivide la proposta contenuta nella relazione di cui sopra;

che, pertanto, va dichiarata la competenza del Tribunale di Saluzzo;

che non vi è luogo a pronuncia sulle spese, trattandosi di regolamento di competenza d'ufficio nel quale le parti non hanno svolto attività difensiva.

P.Q.M.

La Corte, pronunciando sul regolamento, dichiara la competenza del Tribunale di Saluzzo.

(Omissis)



un servizio Maggioli Editore,
azienda del Gruppo Maggioli
P.Iva 02066400405 • www.maggioli.it

