

O.S.Po.L.

ORGANIZZAZIONE SINDACALE

DELLE POLIZIE LOCALI

Aderente C.S.A. (Coordinamento Sindacale Autonomo)

Roma li

00155 ROMA – Viale Trastevere 66
Tel. 06. 58.18.638 – Fax 6.58.94.847

LETTERA APERTA

Prot. 515/2011

Al Sindaco di Roma Capitale
On. Gianni Alemanno
Comune di Roma
P.zza del Campidoglio
00186 ROMA

Avv. Antonio Pazzaglia
Via Lutezia, 8
00198 ROMA

Assessore alla Mobilità
On. Antonello Aurigemma
Comune di Roma
Via Capitan Bavastro, 94
00154 ROMA

Al Comandante Polizia Roma
Capitale Dr. Angelo Giuliani
Comune di Roma
Via della Consolazione, 4
00186 ROMA

p.c. ATAC s.p.a.-Redazione Metro
c.a. Dir. Resp. Mauro Muraour
Via Ostiense, 131 L
00154 ROMA

OGGETTO: OPEN, BUS TURISTICI ED OBBLIGATORIETA' DELLE CINTURE DI SICUREZZA PER I CONDUCENTI

A seguito dei provvedimenti adottati dalla P.M. di Roma, ovvero sanzionamento di quattro autisti di veicoli "Open Bus" e correlativo fermo amministrativo dei rispettivi automezzi per violazione delle disposizioni di cui all'art. 172 C.d.S., nonché in relazione alle contestazioni di legittimità sollevate dal legale delle Società proprietarie degli stessi, si osserva quanto segue:

a) dal 1988, le norme vigenti *impongono* l'equipaggiamento dei veicoli con cinture di sicurezza che è divenuto, in tal modo *un requisito obbligatorio* in ordine al conseguimento della *immatricolazione stessa* dell'automezzo;

b) tale obbligo, diretto a tutti i veicoli appartenenti alla categoria *M1 (autovetture)* ha, quale unica facoltà di deroga, la mancata installazione, strutturale ed originaria (ossia, all'atto di costruzione ed immatricolazione del veicolo), dei dovuti dispositivi tecnici e, in particolare, dei "punti di attacco omologati" delle cinture di sicurezza negli interni dell'abitacolo;

c) codesta esenzione, tuttavia, è sottoposta ai requisiti (inderogabili) della: 1) appartenenza esclusiva dei veicoli alla specifica categoria *M1*; 2) datazione delle immatricolazioni ad epoca *anteriore al 15 giugno 1976*, per cui, superato tale limite cronologico, *anche* quelle autovetture che fossero state costruite e messe in circolazione senza procedere alla realizzazione dei suddetti punti di attacco, sono risultate (e risultano) onerate dall'obbligo di adeguare, ad iniziativa dei proprietari, le vetture agli incombenti ex art. 172 C.d.S.;

d) le modifiche introdotte in data 14 aprile 2006 alle disposizioni previgenti, hanno esteso la disciplina generale in materia di cinture di sicurezza ai *conducenti* ed ai passeggeri "di tutti gli autoveicoli, adibiti sia al trasporto di persone, che a quello di cose" per cui, ove si riscontrasse la mancata predisposizione dei siti e degli strumenti destinati ai dispositivi in oggetto, ai medesimi autoveicoli non potrebbe in alcun modo essere concesso il provvedimento di immatricolazione;

e) l'unica eccezione (derogatoria) alla vigente normativa, per quanto attiene alle categorie di veicoli contemplate dalle recenti innovazioni legislative, concerne i (soli) *passengeri* degli autobus ed autosnodati adibiti al trasporto di persone, qualora siano autorizzati al trasporto di passeggeri *in piedi* e si tratti di automezzi espletanti servizi rigorosamente locali;

f) ne deriva, quindi, posto il carattere di *tassatività* della norma e delle eccezioni ivi menzionate – che preclude, giuridicamente, ogni estensione analogica del precetto ad altre tipologie di persone non indicate espressamente e formalmente – che *i conducenti non godano di alcuna esentabilità dal comune obbligo di indossare le cinture di sicurezza* (e, per di più, *correttamente*) dal momento iniziale di accensione del motore fino al suo spegnimento (con l'unica, eventuale facoltà di slacciarle a causa e nel corso del compimento di manovre di posteggiamento);

g) il divieto di analogia con le categorie di veicoli identificate dalla legge vale, ovviamente, anche nei confronti delle categorie, personali e professionali, cui la norma stessa riconosce forme, parziali o assolute, di deroga. In tal senso, i conducenti di bus (ivi compresi quelli delle linee urbane non potrebbero essere "assimilabili" agli appartenenti alle forze di polizia, alle forze armate, ai servizi di vigilanza privata, nonché agli operatori ecologici (guida di veicoli speciali per trasporto e smaltimento rifiuti) o degli istruttori delle autoscuole i quali, non soltanto sono menzionati con estrema precisione ma risultano abilitati alla deroga *limitatamente* alla sussistenza di particolari circostanze (*emergenze*, esecuzione di compiti di scorte, ecc.), mancando le quali – ovvero, nell'adempimento di mansioni ordinarie – cessa automaticamente, anche per costoro, ogni legittimazione a fruire della suddetta deroga;

h) né, peraltro, i conducenti di bus riuscirebbero equiparabili alle persone affette da gravi patologie incompatibili con l'uso delle cinture di sicurezza (od alle donne in stato di gravidanza), se non altro, perché consimili condizioni di compromissione della salute e dell'integrità fisica, osterebbero ai requisiti di idoneità per l'espletamento del servizio cui quelli sono preposti.

Da tutto ciò, i rilievi opposti dal legale delle Società interessate, appaiono inconferenti: assumere, ad esempio, che la mancata predisposizione dei punti di attacco giustifichi la violazione di legge pretendendo di applicare (oggi) l'“antica” deroga cessata per tutti i veicoli immatricolati a far data dal 15.6.1976 (trentacinque anni fa) rasenta l'assurdo. Senza contare, poi, che quel “beneficio” riguardava le autovetture, ossia i veicoli di cui alla categoria M1, mentre gli Open Bus rientrano, semmai, in quella rubricata come M2.

Ma c'è di più e di peggio: riportando ancora la prescrizione attinente alla esenzione dei (soli) passeggeri dei veicoli M2 e M3, la norma vi aggiunge gli altri due formali requisiti del loro impiego in servizi di trasporto locale e, soprattutto, che tale trasporto implichi la presenza *di passeggeri in piedi*.

Ora, è di ogni evidenza – tanto da essere appositamente enunciato nella Carta di circolazione degli Open bus – che, in questa speciale tipologia di mezzi a doppio piano vengono *severamente vietati*, sia l'esistenza di posti in piedi, sia, addirittura, l'“alzarsi in piedi”, da parte degli ospitati al piano superiore, durante la marcia.

La facilissima deduzione che se ne trae, allora, consiste nella *inapplicabilità* della eccezione riservata agli autobus monoplanari di uso comune, che infatti, nulla dispone per la tipologia di Open bus e che, anche per logica comune, confligge con l'accentuata rischiosità di cadute o sinistri di varia natura, della collocazione dei passeggeri in luoghi suscettibili di risentire, amplificandoli, gli effetti anche di una semplice frenata brusca.

Deve, pertanto, concludersi come, nel caso dei veicoli in questione, non soltanto le cinture di sicurezza vanno installate ed indossate dai conducenti, ma che un simile obbligo investe *anche e soprattutto i passeggeri occupanti il piano superiore* la cui incolumità va *interamente ed urgentemente* garantita, giustificandosi appieno i provvedimenti sanzionatori, accessori e cautelari adottati dagli operanti.

Ne consegue, per l'effetto, l'inutilità di qualsivoglia concertazione, tavolo di trattative o quant'altro, fra la “Trambus Open Spa.”, o le singole Società che vi concorrono, e l'Amministrazione comunale vertendosi esclusivamente su obblighi di legge (ordinaria) non negoziabili, né modificabili da alcuno che non sia titolare di eguale potestà normativa.

Con Osservanza

Luigi Marucci
Presidente Nazionale OSPOL (CSA)

Roma, 13 ottobre 2011

A CURA DELL'UFFICIO LEGISLATIVO DELL'OSPOL.