

Cronistoria contratti di locazione con corrispettivo a percentuale/foto

I contratti a percentuale o ad infrazione prima del 2002 sono sporadici ma subiscono un'impennata con la promulgazione della – Legge 168 - introduce la possibilità di rilevare la velocità dei veicoli in modalità automatica, senza la presenza degli operatori di polizia, con apparecchiature *debitamente* omologate e previo rilascio di apposito decreto prefettizio.

Alcune A.C. iniziano ad attivarsi per richiedere il decreto prefettizio sulle strade di loro interesse altre ricevono in omaggio dalle rispettive prefetture decreti “a pioggia” e quindi decidono di buttarsi a capofitto nel nuovo business ma nel valutare l'installazione delle postazioni fisse si accorgono che hanno un costo di acquisto rilevante oltre che dei costi di installazione a volte notevoli inoltre esiste il concreto rischio che le danneggino e quindi non avendo per giunta previsto a bilancio le somme necessarie né per l'acquisto e relativa assistenza tecnica né per la locazione mensile, decidono di richiedere la locazione tramite formule che prevedano un pagamento a percentuale o a foto accertata/incassata, che comprendano tutte le prestazioni rese (fornitura apparati, lavori edili e predisposizioni all'installazione, installazione, fornitura e sviluppo pellicole fotografiche, assicurazione all-risk, ecc.) in modo da avere il tempo di incassare per poi poter fare variazioni di bilancio al fine di procedere al pagamento di quanto dovuto per la locazione ed tutti i servizi resi.

Si tenga presente che in quasi tutti i casi vengono adottate determinazioni di impegno di spesa con importi “**presunti**” risultati poi a dir poco ridicoli sulla base dell'effettivo funzionamento degli impianti (cvd. Gaglianico e Cornaredo entrambi i quali hanno impegnato €. 4.000,00 “**presunti**” per poi avere un ritorno di centinaia di migliaia di euro). Presumibilmente un comportamento che serve ad aggirare le norme sugli appalti. Alcune Prefetture, come ad esempio quella di Mantova e quella di Pavia, rilasciano decreti su strade statali e provinciali anche in centro abitato nonostante la Legge 168 parli di strade extraurbane secondarie, solo dopo le prime lamentele si accorgono dell'errore e corrono ai ripari facendo una precisazione, sulla scorta di una circolare del Ministero degli Interni che dava per scontato che i centri abitati dovevano essere esclusi.

Le ditte anche quelle poco inclini a contratti a percentuale si è trovano ad un bivio, aderire a questa forma di pagamento del servizio o essere escluse dal mercato a favore di altre ditte più disponibili.

2003 agosto – Legge 214 che introduce la patente a punti ma anche l'art. 201 bis che prevede la possibilità di rilevare le violazioni al passaggio con semaforo rosso in modalità automatica, con apparecchiature *debitamente* omologate. Inizia la commercializzazione delle apparecchiature Autostop K20, traffiphot ed altre e. che nell'arco di pochi mesi riscuotono un discreto successo. (qualche centinaio di installazioni).

2003 dicembre – In seguito ad alcuni quesiti posti al Ministero competente da parte di vari soggetti iniziano a circolare le prime voci in base alle quali parrebbe che le apparecchiature omologate (in ausilio all'operatore di Polizia) come documentatori di infrazioni semaforiche non siano *debitamente* omologate per l'impiego in modalità automatica e di conseguenza, dal gennaio 2004 e molti sospendono la commercializzazione in attesa di chiarimenti da parte del Ministero che nel frattempo è stato già chiamato ad esprimersi dalle varie aziende produttrici.

2004 marzo – Il Ministero competente decide di “**rivedere autonomamente**” tutte le omologazioni sino ad allora rilasciate a dispositivi che documentano l'attraversamento di un incrocio, in ausilio

all'operatore di polizia, mentre il semaforo proietta la luce rossa, sulla scorta del voto n. 21/2004 del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici. Tutto ciò dopo ben 7 mesi dall'entrata in vigore della Legge 214/2003 e 9 mesi dopo il D.L. 151/2003 che l'aveva preceduta. Alcune apparecchiature come l'Autostop K20 è ritenuto non idoneo al funzionamento in modalità automatica, unica apparecchiatura pienamente coerente senza ulteriori prescrizioni risulta essere il Traffiphot III-G. Il prezzo di listino del suddetto apparato è poco meno di 60.000 euro mentre gli Autostop K20 avevano un prezzo di listino di 7.225 euro. Tra i primi Comuni ove i suddetti apparati sono stati installarli ci sono il Comune di Tradate (VA) il Comune di Cornaredo (MI) ed altri che nell'arco di pochi mesi, con n. 2 apparecchiature ed un tempo del giallo pari a 4", hanno elevato migliaia di contravvenzioni scatenando le ire dei cittadini.

2004 ottobre – La città di Treviso, che ha acquistato alcune postazioni fisse per il controllo della velocità, prima di attivarle, considerato quanto accaduto per i rilevatori di infrazioni semaforiche, formula una richiesta di parere al competente Ministero dei Trasporti al fine di sincerarsi che siano davvero *debitamente* omologate. Il Ministero risponde, anche in questo caso, che nessuna apparecchiature risulta essere debitamente omologata in quanto tutte le omologazioni erano antecedenti la promulgazione delle Legge 168. Il Comune di Treviso manda il parere a Citesse che scrive una circolare a tutti i clienti invitandoli a spegnere le apparecchiature in attesa di chiarimenti. Alcune A.C. disattivano i sistemi e sospendono l'attività di notifica altri continuano per qualche mese ancora fino all'inizio del 2004 quando scoppia il putiferio e la notizia diviene di pubblico dominio. Il Ministero competente quindi si accorge dopo ben 26 mesi dall'entrata in vigore della Legge 168/2002 e 28 mesi dopo il D.L. 121/2002 che la anticipava che non esistono apparecchiature debitamente omologate nonostante siano nel frattempo state installate centinaia di postazioni fisse Autobox su tutto il territorio nazionale e ciò anche da parte delle Polizia Stradale (vd. quelle installate nella tangenziale ovest di Milano). Si evidenzia che tutte le omologazioni sino ad allora rilasciate, ai vari misuratori di velocità, non avevano alcuna prescrizione che ne prevedesse l'utilizzo in ausilio all'operatore di polizia, come invece era stato previsto per i documentatori di infrazioni semaforiche.

2004 dicembre – La vigilia di Natale il Ministero omologa il Traffiphot III-SR che diviene così il primo strumento *debitamente* omologato per il funzionamento in modalità automatica sia per la rilevazione delle infrazioni semaforiche che della velocità. Di qui la costrizione a sostituire le postazioni fisse Autovelox/Autobox sino a quel momento installate e risultate non debitamente omologate in seguito al quesito formulato dalla città di Treviso con i Traffiphot III-SR mentre la Sodi Scientifica si attiva al fine di ottenere un'estensione di omologazione per il funzionamento in modalità automatica degli Autovelox mod. 104/C-2 e 105SE. Si evidenzia che il 31 dicembre di quell'anno scadeva la nomina come Commissario Straordinario per la Sicurezza a Gabriele Albertini allora Sindaco di Milano ove erano funzionanti ormai da anni decine di apparecchiature Traffiphot III-SR senza che fossero state preventivamente omologate, in forza solamente della suddetta nomina che sarebbe venuta meno a partire dal primo gennaio 2005...che casualità l'omologazione rilasciata il 24 di dicembre!

2005 maggio – Il 16 maggio la Sodi Scientifica ottiene l'estensione delle omologazioni dell'autovelox 104/C-2 e 105SE senza apportare alcuna modifica allo strumento. Iniziamo quindi a sostituire le apparecchiature Traffiphot III-SR nel frattempo installate per il controllo della velocità con la postazioni Autobox/Autovelox finalmente *debitamente* omologate ed utilizziamo i Traffiphot

III-SRn per le installazioni relative alla rilevazione delle infrazioni semaforiche previste fino alla fine del 2005. Nel frattempo, dopo il fiera/convegno della Polizia Locale tenutosi nel mese di settembre come tutti gli anni a Riccione, Citiessa contatta la Kria s.r.l. nella persona dell'Ing. Stefano Arrighetti che aveva esposto un prototipo del T-RED alla suddetta fiera/convegno e gli propone un contratto di esclusiva nazionale delle apparecchiature di cui era in corso la procedura di omologazione ad omologazione ottenuta. Nel gennaio del 2006 firmano il contratto di esclusiva con Kria s.r.l. ed iniziamo la commercializzazione dei T-RED il cui **primo campione** che pareva un prototipo, non avendo nemmeno una staffa idonea al supporto delle telecamere, nel frattempo era già stato installato in data 31/12/2005 **nel Comune di S. Pietro Mosezzo (NO)** nonostante fosse stato stipulato nel mese di dicembre 2005 un contratto di locazione per Traffiphot III-SR in quanto c'era stata specifica accettazione da parte del Comune riguardo l'installazione della nuova apparecchiatura T-RED che sicuramente aveva caratteristiche tecniche superiori al Traffiphot III-SR. Da quel momento il Tred soppianta tutte le altre apparecchiature per le caratteristiche esclusive (senza spire, infrarosso invisibile, 2 fotogrammi di lettura targa, 4 fotogrammi panoramici e non solo 2 come le altre di cui il primo quando il veicolo non aveva ancora superato la linea di arresto, OCR per la lettura automatica della targa, rilevazione passaggi multipli, ecc.), unica apparecchiatura oltre ai Traffiphot III-G e III-SR che indicava il tempo del giallo sulle foto. La richiesta di tali sistemi diventa sempre maggiore ciò anche a discapito dei misuratori di velocità che vengono ormai considerati come apparecchiature che causano solo problemi e contenzioso con l'utente della strada che ritiene iniquo essere sanzionato, senza venir fermato immediatamente, per aver superato il limite di pochi chilometri. L'installazione dei misuratori di velocità diventa quindi ormai una scelta politica censurabile a priori da parte dei media e di conseguenza quasi tutti i pubblici amministratori si guardano bene dal farla salvo esserci "costretti" da esigenze che non hanno nulla a che vedere con l'aumento della sicurezza stradale. Da qui la scelta "**politica obbligata**" di vari Enti di installare apparecchiature per rilevare l'attraversamento di un incrocio mentre il semaforo proietta la luce rossa, infrazione considerata secondo l'etica comune giusta ed "indiscutibile" dal punto di vista della gravità. Da questa considerazione deriva l'enorme errore di valutazione commesso dagli amministratori pubblici che avendo esigenze di cassa hanno erroneamente valutato positivamente l'ipotetica installazione a fini preventivi di tali apparati, da cui poi sono derivati tutte le lamentele degli utenti sanzionati, i quali non potendo accettare in coscienza e di fronte all'opinione pubblica di aver commesso un'infrazione ritenuta grave, hanno dato battaglia, con ogni mezzo, al fine di dimostrare di non aver commesso tale violazione bensì di essere stati "fregati" con artifici o raggiri.

2007 11 aprile - Su richiesta del Comune di Gaglianico Citiessa interviene ad una riunione in Prefettura a Biella, alla presenza del Comandante Casotto, del Sindaco Maggia e del Segretario Comunale in tale riunione il Prefetto manifesta chiaramente la sua opinione sui contratti a percentuale censurandoli sotto ogni aspetto e giustificando le lamentele degli utenti della strada a fronte di tale fattispecie di contratto poco trasparente e che può facilmente insinuare dubbi circa la regolarità dell'operato delle ditte. All'uscita della Prefettura un gruppo di *no global*, fomentati dalla minoranza politica di sinistra del Comune di Gaglianico, attende con delle uova, "attentato" sfumato per l'intervento di alcuni agenti favoriscono l'esodo dei partecipanti. In seguito a tale episodio Citiessa contatta il legale facendo presente l'accaduto e la volontà di novare tutti i contratti in essere stabilendo un canone mensile che prescindano dal numero di infrazioni rilevate e/o incassate. Il legale predispone sulla base di queste indicazioni una bozza di circolare da inviare ai comuni. Le prime lettere partono pochi giorni dopo e la richiesta di novazione è sostanzialmente

completata entro il mese di Maggio. Completamento effettuato in agosto dopo l'emanazione dei **primi** pareri resi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in base ai quali la prassi della percentuale risultava da evitare...Nel corso dei mesi di settembre, ottobre e novembre la richiesta di novazione era reiterata. Nonostante la novazione risultasse nella stragrande maggioranza dei casi "conveniente" per le P.A., anche dal punto di vista economico, pochissime A.C. aderirono alla stessa ed alcune decisero di risolvere il contratto come ad esempio le A.C. di Adria (RO), Magnago (MI), Asola (MN) (vd. corrispondenza allegata). Al contrario di queste alcune A.C. decisero di novare i contratti con una conseguente notevole comprovata convenienza anche economica come ad esempio Canneto sull'Oglio (MN), Travedona (VA), Comabbio (VA), Pieve Emanuele (MI), Cento (FE) . Altri Enti come l'Unione dei Comuni del Cusio pur avendo deliberato la novazione che gli avrebbe fatto risparmiare parecchie migliaia di euro non l'ha mai ratificata e per giunta non ha mai nemmeno comunicato che l'Unione dei Comuni aveva dato mandato alla segreteria per novarlo. Solo dopo aver preso visione degli atti del P.P. di Gozzano (NO) Citiesse a mezzo il suo ex legale rappresentante, indagato, apprende della suddetta delibera e la trasmette al Liquidatore di CI.TI.ESSE s.r.l. I

I liquidatore ha contestato tale inadempienza senza ricevere ad oggi alcun riscontro.