

informatica

**Maggioli
News**
N. 4 2016

consulenza & servizi in outsourcing

Bimestrale di soluzioni informatiche e servizi per la P.A.



EDITORIALE 2

Horizon 2020: il piano di lavoro per il 2017 relativo al programma quadro per ricerca e innovazione

CASI DI ECCELLENZA 3

Pagamenti digitali: l'esperienza del Comune di Besana (MB)

CASI DI ECCELLENZA 6

Al Comune di Tavagnacco (UD) recuperati oltre 100.000 euro dalla riscossione dei tributi IMU e ICI

SPECIALE 7

La tariffa puntuale di ultima generazione

NORMATIVA 11

I "Camion Vela" pagano la pubblicità ordinaria come mega cartelloni con reclame

FOCUS 14

"Autoscan 2.0" è in nuovo sistema per il controllo dei veicoli in transito

www.maggioli.it/informatica

Horizon 2020: il piano di lavoro per il 2017 relativo al programma quadro per ricerca e innovazione

Innovazione e sviluppo per i territori: 8,5 miliardi di euro di budget complessivo per il 2017.

Horizon 2020 si configura come lo strumento di finanziamento alla ricerca scientifica e all'innovazione della Commissione europea che ha un budget stanziato tra i più alti del mondo: quasi 80 miliardi di euro, per 7 anni (2014 al 2020). Lo strumento finanzia progetti di ricerca o azioni volte all'innovazione scientifica e tecnologica che portino un significativo impatto sulla vita dei cittadini europei. A tal riguardo mancano poche settimane di tempo per presentare i progetti relativi al 2016, mentre la Commissione europea pubblica la versione definitiva della annualità 2017 del medesimo programma di lavoro: ciò significa che è il momento di partire con i nuovi inviti per il prossimo anno, dotati di un budget complessivo pari a 8,5 miliardi di euro. Con l'approvazione della versione aggiornata del Programma di lavoro 2017 è disponibile lo schema degli inviti e i rispettivi importi assegnati relativi ai tre i pilastri del programma: eccellenza scientifica, leadership industriale, sfide della società. Destinatari dei finanziamenti Horizon 2020 sono in linea prioritaria imprese, istituti di ricerca, università, enti nazionali e locali. Ad un progetto devono partecipare almeno tre persone giuridiche indipendenti stabilite in tre diversi Stati Ue o in un Paese associato in partenariato tra di loro. Le modalità di finanziamento rimborsano rispettivamente il 100% per progetti di ricerca e innovazione (Ria) ed il 70% (Ia) per azioni innovative. Nell'ambito del pilastro "sfide della

società" di grande attualità il tema "salute, benessere e cambiamento demografico" che finanzia progetti relativi alla medicina personalizzata, con l'obiettivo di aiutare l'Europa ad affrontare l'invecchiamento della popolazione e tutti i problemi sociali che derivano dalle malattie croniche. Invece nell'ambito del tema "società inclusive, innovative e riflessive", l'obiettivo prioritario è quello di ridurre le disuguaglianze, puntare ad una crescita più inclusiva e a promuovere uno spazio pubblico e culturale europeo. All'interno del pilastro "sfide della società" sono infatti inseriti i temi "energia sicura, pulita ed efficiente" e verranno finanziati progetti nel campo dell'**energia a bassa emissione di carbonio e delle città intelligenti e sostenibili**.

In questo numero del magazine parleremo:

- **del Comune di Besana in Brianza (MB)** che con un tavolo aperto all'interno del Centro Competenze Digitali Brianza, sta condividendo competenze, strumenti e buone pratiche per affrontare il tema di PagoPA
- **del Comune di Tavagnacco (UD)** che ha recuperato oltre 100.000 euro dalla riscossione dei tributi IMU ed ICI
- **della normativa che disciplina il pagamento della pubblicità dei "camion vela"** veicoli realizzati e/o trasformati e concretamente utilizzati per l'esclusivo esercizio dell'attività pubblicitaria
- **del nuovo dispositivo di Maggioli Service, Autoscan 2.0**, per la rilevazione dei veicoli in transito al fine di scovare auto senza

assicurazione oppure con la revisione scaduta, individuare macchine rubate o inserite dalle forze dell'ordine in una lista nera. E anche sapere la classe ambientale di appartenenza dell'auto, cioè la categoria «euro».

Infine nello **Speciale situato al centro del magazine parleremo della Tariffa Puntuale di ultima generazione**. Un progetto specifico messo a punto dal Gruppo Maggioli in collaborazione con GF Ambiente S.r.l. e IT Ambiente S.r.l. per consentire ai Comuni o ai gestori del Servizio di Igiene Urbana l'applicazione di un servizio chiavi in mano di tariffazione puntuale che va dalla fase di conferimento del rifiuto nel contenitore fino all'invio della bolletta e alla sua riscossione.

DIRETTORE RESPONSABILE
Angelo Bianchi

RESPONSABILE EDITORIALE
Roberta Strada

REDAZIONE
Marco Alfieri
Vladimiro Balducci
Francesco Beccari
Marco Benetel
Stefano Bruscin
Marco Chiarini
Riccardo Dalla Corte
Erica Fabbri
Denis Neri
Patrizia Rossi
Mauro Tura
Marcello Turrone
Francesco Zuena

COORDINAMENTO DI REDAZIONE
Robert Ridolfi

PROGETTO GRAFICO
Moreno Clementi

CONTATTI
informatica@maggioli.it

N.B. IL MAGAZINE VIENE DISTRIBUITO GRATUITAMENTE

Pagamenti digitali: l'esperienza del Comune di Besana (MB)



Il Comune di Besana in Brianza, con un tavolo all'interno del Centro Competenze Digitali Brianza, sta condividendo competenze, strumenti e buone pratiche per affrontare il tema di PagoPA: particolarmente utile è lo scambio di informazioni sulle soluzioni tecniche e/o organizzative adottate ed anche sugli "intoppi" nei quali si sono imbattuti (ad es. con le tesorerie).

Prima di tutto un po' di informazioni su Besana in Brianza. È un Comune di circa 15500 abitanti, con 15 kmq di territorio, circa 80 km di strade e 60 dipendenti. Ci troviamo nella provincia Monza e Brianza. Aggiungo una informazione per noi fondamentale: siamo certificati secondo la norma ISO 9001 dal 2004.

A fine settembre 2015 abbiamo intrapreso un percorso per giungere all'attivazione dei pagamenti online con il sistema PagoPA, utilizzando in fase di progettazione la metodologia prevista dalla norma ISO 9001.

Abbiamo raccolto tutte le informazioni in ingresso e definito i requisiti richiesti in uscita; la raccolta delle informa-

zioni in ingresso ha portato alla creazione di un catalogo dei pagamenti.

La stesura di questo catalogo ha richiesto chiaramente il coinvolgimento di tutte le Aree e i Servizi della nostra struttura. Nel nostro Comune con cadenza settimanale o bisettimanale, il Segretario comunale si incontra con i Responsabili di Area (si tratta di Posizioni organizzative e non di Dirigenti) ed in queste riunioni abbiamo prima di tutto spiegato cos'era PagoPA e quali erano i tempi d'attuazione previsti. Poi abbiamo chiesto loro di collaborare alla stesura del **catalogo dei pagamenti**, procedendo anche attraverso interviste con i loro collaboratori.

Contemporaneamente abbiamo da

subito affrontato il problema dell'approvvigionamento dei servizi di cui avremmo avuto bisogno, non solo per aderire al nodo, ma anche per creare un portale dei pagamenti dove i nostri cittadini potessero accedere. Occorre precisare che il nostro ente ad oggi non eroga servizi on line, tranne che per i servizi scolastici.

Quando abbiamo cominciato a sondare il mercato (ottobre 2015) erano poche le società che avevano già affrontato l'argomento in maniera strutturata, complici anche le ulteriori e imminenti scadenze (una in particolare: l'avvento della nuova contabilità per gli enti locali). Per questo abbiamo scelto un fornitore che avesse specifiche competenze nello sviluppo di sistemi transa-



zionali in ambito bancario, avesse già partecipato a incontri con AgID su PagoPA e quindi potesse sin da subito affiancarci per costruire ciò di cui avevamo bisogno. Inoltre il fornitore scelto ci dava garanzie sia per la sicurezza delle informazioni che per la continuità operativa, in quanto oltre alla certificazione ISO 9001, è in possesso delle certificazioni ISO 27001 e ISO 22301. Dopo breve tempo al team di lavoro PagoPA si è aggiunto il gruppo Maggioli apportando competenze specifiche nel settore dei portali dedicati ai servizi avanzati, compresi i servizi dedicati ai pagamenti online (PagoPA) e ai sistemi di autenticazione (CNS, SPID).

Abbiamo iniziato a lavorare con i fornitori immaginando insieme il nostro portale dei pagamenti sia lato dell'utente, sia lato operatori del Comune. È stato durante questa fase di analisi

che il catalogo dei pagamenti si è arricchito di "colonne", cioè di informazioni specifiche sui singoli pagamenti. Ci siamo domandati per ogni tipo di pagamento se ammettevamo la rateizzazione, se prevedevamo la funzione di storno (possibile ad es. con i pagamenti con carta di credito), se i debitori erano sempre noti a priori o meno, con quale modalità acquisire le informazioni di rendicontazione ecc.

Questo lavoro ci ha consentito anche di **stabilire quali servizi attivare per primi e quali lasciare per ultimi**. Incredibilmente alla scadenza prevista ci

ad essere attivati, tra cui ad esempio il pagamento di infrazioni al codice della strada, sarebbero stati poi protagonisti di alcuni passaggi critici per l'intero progetto (collaudi e fasi di pre-esercizio con il nodo PagoPA).

Data la complessità dell'ecosistema PagoPA, che prevede una molteplicità di attori e l'obiettivo molto ambizioso che prevedeva la gestione totalmente informatizzata del pagamento per tutto il suo ciclo di vita dalla formazione del debito, al pagamento, all'incasso e alla contabilizzazione, il passaggio dal progetto alla sua effettiva realizzazio-

***Non volevamo subire il cambiamento,
ma provare a gestirlo***

siamo trovati pronti per trasmettere la nostra adesione ad AgID con un dignitoso piano dei servizi. I primi servizi

ne è stato particolarmente complesso e articolato.

La fase di progettazione esecutiva e di

implementazione delle diverse componenti software, stante la complessità e ricchezza funzionale del sistema PagoPA, è stata condotta con il supporto fattivo di Maggioli che, nel suo ruolo di partner tecnologico, ha affiancato l'amministrazione nelle attività più tecniche nei confronti del nodo nazionale dei pagamenti e nell'ambito dell'integrazione con i gestionali in uso presso l'ente.

La soluzione implementata copre in modo esaustivo le diverse modalità previste da PagoPA quindi sia il pagamento secondo il paradigma

stabilire quali servizi attivare per primi e quali lasciare per ultimi

dell'e-commerce (pagamento online o modalità 1 AGID) sia il pagamento presso le infrastrutture dei fornitori dei servizi di pagamento o PSP (modalità 3). Quest'ultima possibilità offerta agli utenti prevede interventi sulla produzione di avvisi al cittadino e coinvolge nel processo in modo diretto le applicazioni gestionali legacy. Anche la corretta gestione dei codici IUUV, essenziali nel modello PagoPA, ha comportato un processo di revisione organizzativa, con una particolare attenzione alla coesistenza di due partner tecnologici che mediano il rapporto con il nodo nazionale per i pagamenti in due specifici ambiti.

Particolarmente laboriosa è stata invece la fase di collaudo formale con AGID e di conseguimento dello status idoneo al passaggio in produzione effettiva, questo anche in relazione al fatto che Besana In Brianza era il primo comune

oggetto di collaudo per la piattaforma tecnologica quindi oggetto di una procedura molto attenta di validazione.

Le procedure di collaudo di AGID prevedono una sequenza di fasi: test con gli emulatori, collaudo con le controparti (PSP), pre-esercizio e passaggio in produzione; fasi che devono tutte essere accompagnate dalle evidenze documentali delle prove eseguite, minutamente formalizzate e verbalizzate.

Con l'aiuto dei fornitori abbiamo testato tutte le funzionalità necessarie al funzionamento della piattaforma da quelle più legate ai protocolli PagoPA

(pagamenti veri e propri), alle funzioni di servizio (acquisizione cataloghi e flussi di rendicontazione), alle funzioni complementari realizzate sulla piattaforma di pagamento o sui backend collegati.

Anche la connettività predisposta dai partner tecnologici è stata sottoposta a verifica ed è stata documentata in termini di sicurezza e di affidabilità del sistema. In pratica l'attività concerne l'accesso al nodo attraverso una Porta di Dominio e anche se la soluzione adottata è basata sul progetto open source OpenSPCoop, ampiamente utilizzato dalle pubbliche amministrazioni, le fasi di collaudo con Maggioli sono comunque state puntuali e rigorose.

In sintesi si è trattato di un'attività molto impegnativa, forse sottovalutata, che richiede un forte coordinamento dei diversi attori compresi soggetti ester-

ni quali i fornitori dei servizi di pagamento.

Attualmente siamo in fase di pre-esercizio, fase che prevede l'esecuzione di limitate operazioni di pagamento effettive da parte di utenti controllati. Quest'ultima sequenza di prove, oltre a conseguire l'abilitazione all'entrata in produzione, ha lo scopo di acquisire i primi flussi effettivi di rendicontazione riconciliabili con reali riversamenti in tesoreria.

Quest'ultimo passo consentirà di definire gli ultimi aspetti organizzativi ed implementare gli ultimi passaggi del progetto che, con l'automazione completa delle operazioni di contabilizzazione, chiude finalmente il cerchio e il ciclo di vita del pagamento.

Da quasi un anno poi abbiamo aperto un tavolo di lavoro sul tema dei pagamenti elettronici all'interno del Centro Competenze Digitali Brianza (Comune di Monza capofila). Stiamo condividendo competenze, strumenti e buone pratiche: particolarmente utile è lo scambio di informazioni sulle soluzioni tecniche e/o organizzative adottate ed anche sugli "intoppi" nei quali ci siamo imbattuti ad es. con le tesorerie o con i fornitori software (in qualche caso comuni).

Per Informazioni

Maggioli Informatica
Tel. 0541.628380
Fax 0541.621153
e.mail informatica@maggioli.it

Al Comune di Tavagnacco (UD) recuperati oltre 100.000 euro dalla riscossione dei tributi IMU e ICI



Il recupero dei crediti IMU e ICI al Comune di Tavagnacco sta portando i suoi frutti. L'obiettivo è incassare ciò che manca dagli evasori più cocciuti, perché i mancati introiti pesano non poco per le Casse del Comune.

La lotta contro l'evasione fiscale portata avanti dal Comune di Tavagnacco con particolare riferimento all'IMU e all'ICI ha portato a recuperare oltre 100.000 euro sui 144.000 euro complessivi. Mancano all'appello 12 privati e 2 aziende che non hanno ancora deciso con quale modalità pagare e che, nonostante i solleciti continuano a dimenticarsene.

“La società M.T. spa che da sei mesi opera per il recupero dei crediti procederà d'ora in avanti con una distinzione, *commenta l'assessore al bilancio Marco Duriavig*. Per gli importi inferiori a mille euro agirà con un ulteriore sollecito, per quelli superiori sarà comunicato un preavviso di fermo: speriamo che di fronte a questa presa di posizione si decidano a pagare”. Se nemmeno di fronte a questo provvedimento si arriverà ad ottenere la somma i soggetti andranno incontro al pignora-

mento dei beni.

“Alcuni hanno pagato subito, altri, molti dei quali avevano accumulato dal 2009 al 2014 numerosi debiti, hanno scelto di rateizzare il pagamento – continua l'amministratore – Abbiamo già incassato 12.000 euro, nei prossimi mesi arriveremo complessivamente a 106.000 euro.”

A conti fatti il totale da recuperare si aggira attorno ai 144.000 euro, risultato delle effettive imposte non entrate sommate alle sanzioni, interessi e spese di gestione della pratica. La portata del debito?

Si va da un minimo di 100.000 euro ad un massimo di 85.000. La scelta dell'amministrazione di affidare ad un soggetto esterno l'attività di recupero dei crediti vale per l'IMU e per l'ICI non per la TARI “che in mano al Comune, stiamo agendo con i solleciti, poi vedremo come procedere”.

“Se non dovesse funzionare considereremo la possibilità di procedere con la società M.T. spa anche per questa imposta ammette Duriavig – La Maggioli è riuscita a svolgere l'attività di recupero in tempi rapidi e il suo operato è stato positivo”.

L'obiettivo ora è riuscire ad incassare ciò che manca dagli evasori più incalliti perché i mancati introiti pesano e non poco sulle casse del Comune. “Minori entrate significa minori spese per i servizi ai cittadini – conclude – Continueremo a combattere l'evasione fiscale.”

Per Informazioni

Maggioli Tributi
Tel. 0541.628380
Fax 0541.621153
e.mail tributi@maggioli.it

L'APPROFONDIMENTO firmato Maggioli

An illustration showing several people in business attire interacting with large, interlocking gears. One person is pushing a gear from the left, another is holding a gear up, and others are positioned around the gears, some on a platform. The background is a city skyline under a cloudy sky.

LA TARIFFA PUNTUALE DI ULTIMA GENERAZIONE La modalità più equa di far pagare ai cittadini il servizio di raccolta e smaltimento rifiuti

Nella gestione dei rifiuti urbani uno degli aspetti più criticati da parte dell'opinione pubblica è stato quello relativo all'applicazione delle modalità di pagamento da parte dell'utenza per il servizio reso generalmente dalle aziende di igiene urbana.

La normativa spesso disapplicata per l'introduzione di continui rinvii e modifiche legislative, ha contribuito a creare una certa confusione e in alcuni casi delle vere e proprie ingiustizie verso alcune categorie o classi di contribuenza.

Uno degli aspetti più macroscopici che si avverte nella gestione dei rifiuti è quello relativo all'attribuzione ai soggetti, verso i quali viene svolto il servizio, di costi non commisurati alla reale produzione dei rifiuti ed alle conseguenti fasi di raccolta, trattamento e smaltimento finale.

Sul piano comunitario si ricorda che la direttiva europea 2008/98/CE raccomandava all'articolo 14 di applicare, anche per i rifiuti il concetto del "chi inquina paga", tale raccomandazione veniva ripresa con maggiore incisività dal Consiglio del Parlamento Europeo che nella riunione del 21 aprile 2004 con la direttiva 2004/35/CE che istituiva un quadro di responsabilità ambientale, per prevenire e riparare eventuali danni ambientali.

Il contenuto di tale direttiva, per la parte relativa ai rifiuti, può farsi risalire ad una raccomandazione dell'OCSE del 26 maggio 1972

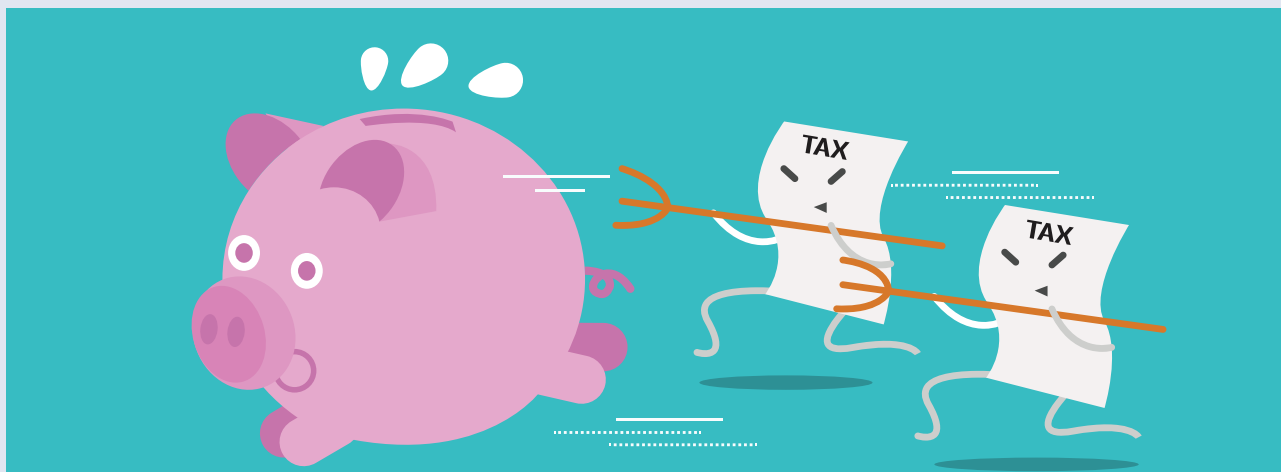
n. 128 con cui si poneva con forza il problema della produzione dei rifiuti e allo stesso tempo si affermava che, per evitare una proliferazione di rifiuti smisurata, al produttore degli stessi dovessero essere addebitati "i costi della prevenzione e delle azioni contro l'inquinamento come definite dall'Autorità pubblica al fine di mantenere l'ambiente in uno stato accettabile".

Un altro aspetto importante nella gestione dei servizi a carattere pubblico, come quello concernente il settore dei rifiuti, è il ruolo della centralità del cittadino nella organizzazione e produzione di tali servizi per i quali risulta indispensabile una sua partecipazione attiva.

Sulla base di queste prime considerazioni dopo anni di incerta attuazione assume grande importanza l'applicazione di un sistema di gestione dei rifiuti dove alla metodologia di raccolta del porta a porta viene collegato un sistema di pagamento, per il servizio goduto, realmente proporzionale alla quantità dei rifiuti conferiti al gestore.

La legge di stabilità del 2014 e le susseguenti integrazioni (si veda ad esempio la conversione del Decreto Salva Roma nella legge 68 del 2015) stabiliva, tra le diverse modalità di applicazione della tariffa sui rifiuti, quella relativa alla determinazione di una tariffa avente natura di corrispettivo determinata mediante sistemi di misurazione a livello di singolo utente.

L'APPROFONDIMENTO firmato Maggioli



LA GESTIONE DELLA TARIFFA PUNTUALE (TARIP)

La **tariffa puntuale (TARIP)** è dunque la modalità più equa di far pagare ai cittadini il servizio di raccolta e smaltimento rifiuti: oltre ad una parte fissa, ogni utenza paga in base ai rifiuti realmente prodotti e conferiti all'azienda che si occupa della raccolta.

La tariffazione puntuale, oltre alla migliore equità contributiva, si rivela la strategia più efficace per ottenere i **migliori risultati** e creare le **migliori aspettative riguardo** prevenzione e riciclaggio.

A questo si aggiunge una **maggiore equità contributiva** che permette di far pagare in relazione all'effettivo servizio erogato e non in base ai metri quadri o ai componenti della famiglia. Il principio della TARIP è: pago per quanto **rifiuto indifferenziato** produco per cui, la migliore raccolta differenziata che effettuo fa sì che paghi meno (principio: "chi più inquina più paga").

Ad oggi il sistema più efficace di misurazione puntuale è la **misurazione volumetrica**: si assegnano contenitori (bidoni/mastelli/sacchi) alle singole utenze del territorio con identificazione diretta e, nella fase di raccolta si conteggiano e tariffano il numero di svuotamenti/conferimenti.

Nella sostanza, la TARIP punta al **potenziamento della raccolta differenziata** e alla **riduzione dei rifiuti indifferenziati**, con il coinvolgimento diretto dell'utenza: che, se virtuosa, è premiata da tariffe più vantaggiose.

Con la tariffa puntuale si stabilisce il collegamento diretto fra quanti rifiuti si producono e quanto si deve pagare per lo smaltimento di questi rifiuti, incidendo in particolare sul minor numero di ritiri dei contenitori di indifferenziato.

La riduzione dei rifiuti a monte permette un risparmio netto sullo smaltimento oltre a assicurare benefici ambientali, sociali e economici. Più si differenzia, meno rifiuto residuo resta da smaltire, e più

si risparmia. Grazie alla nuova informatizzazione della rilevazione della raccolta dei rifiuti, la tariffa diventa dunque in parte puntuale e consentirà il risparmio alle utenze virtuose.

IL PASSAGGIO AD UNA GESTIONE TARIP PRESENTA QUINDI INDUBBI VANTAGGI:

Per il Comune, il fatto di poter applicare una tariffazione più equa, facendo in modo che ogni cittadino paghi realmente in proporzione al servizio richiesto ed utilizzato, è assolutamente in linea con la volontà dell'amministrazione di distinguersi per virtuosità e correttezza e per garantire ai propri cittadini la migliore equità contributiva.

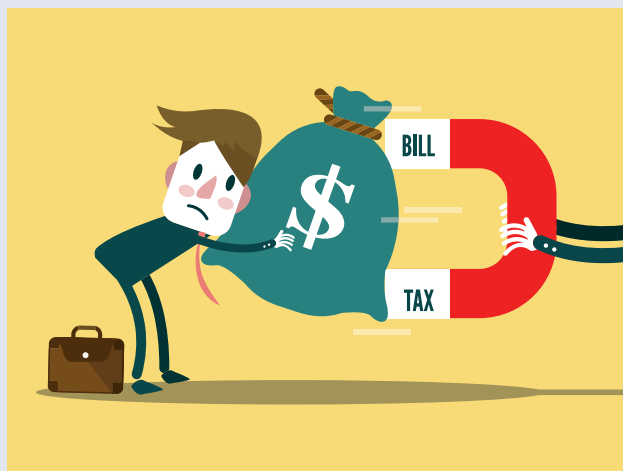
Per il Gestore, l'applicazione della tariffa puntuale garantisce di norma delle positive variazioni nelle abitudini dei cittadini.

La tendenza ad esporre il meno possibile il contenitore dei rifiuti indifferenziati, per risparmiare il costo di esposizioni dovute soltanto a sacchi e/o bidoni non pieni, può permettere di razionalizzare il percorso dei mezzi di raccolta e le attrezzature in dotazione, consentendo di ottimizzare i costi del servizio.

Per il Cittadino, i vantaggi sono legati alla trasparenza del Servizio connessa al pagamento in riferimento alle sole volte in cui espone i propri rifiuti ed il poter controllare in tempo reale quanto è registrato, alla premialità a fronte di una minore esposizione dei rifiuti indifferenziati e ad una conseguente maggiore raccolta differenziata, al circolo virtuoso relativo alla minore richiesta alla fonte di rifiuti ridondanti (es., imballaggi) o di pratiche di incentivazione alla maggiore raccolta differenziata (centri di raccolta, autocompostaggio).

In taluni casi viene applicata la tariffa puntuale non solo al secco residuo, ma anche all'umido e al verde per incentivare al massimo il compostaggio domestico.

L'APPROFONDIMENTO firmato Maggioli



LO STATO DI FATTO DELLA GESTIONE DELLA TARIFFA PUNTUALE (TARIP)

In Italia, nel corso degli anni, sono sorte diverse attività finalizzate a determinare, mediante varie metodologie, la tariffa puntuale sui rifiuti le quali in molti casi hanno riservato ulteriori problematiche per la poco comprovata tecnologia e soprattutto per la carenza dell'aggregazione di tutte le fasi richieste per tale tipologia di servizio.

IL MODELLO ORGANIZZATIVO E OPERATIVO PER UN CORRETTO PASSAGGIO VERSO LA TARIP

L'attuazione del processo deve prevedere i seguenti punti:

- **Determinazione delle nuove tariffe:** parte fissa per i costi fissi del servizio, parte variabile commisurata alla presunzione di svuotamenti da assegnare alle singole tipologie di utenze, svuotamenti minimi per disincentivare pratiche di abbandono, riduzioni residue da assegnare, calcolo unitario delle tariffe.
- **Sistema di tracciabilità:** predisposizione ed attivazione del servizio con individuazione migliore pratica per la tracciabilità delle utenze in base al territorio (R-FID, barcode, tessere, voice) ed alla operatività di raccolta (palmari, sistemi fissi su mezzi). Portale per acquisizione dati, controllo GPS per posizionamento contenitori, accesso alle singole utenze per valutazione conferimenti.
- **Consegna contenitori utenze:** assegnazione alle singole utenze del contenitore con relativo codice identificativo univoco.
- **Gestione dati TARIP:** attivazione su gestionali TARI della nuova modalità di fatturazione e controllo della nuova gestione dei dati delle utenze ed un corretto metodo di svolgimento.

Le attività vengono distinte in una parte tecnico economica nella quale sono definiti tutti gli aspetti relativi al servizio fornito dall'A-



zienda rifiuti, con sviluppo e redazione del piano economico finanziario e conseguente analisi dei costi inerenti tutte le fasi del servizio; in una fase inerente la realizzazione di tutti i dispositivi e le attrezzature idonee per l'acquisizione dei dati finalizzati alla determinazione della tariffa puntuale; in una attività prettamente informatica con la quale tutta la tariffa viene gestita via Web con un portale personalizzato per l'ambito locale di riferimento.

La predisposizione del piano economico finanziario, effettuata in sintonia con il Comune ed il Gestore, deve consentire di individuare i costi fissi, sui quali verrà determinato un canone per singolo utente, e i costi variabili che in base alla lettura dei TAG personalizzati per ogni utenza, permetterà di quantificare il costo da attribuire a questi in base agli svuotamenti, al peso o al volume della classe dei rifiuti prescelti per tale calcolo (generalmente gli indifferenziati).

L'Ente locale, valutati tutti gli aspetti socioeconomici oltre ad un controllo sulle attività svolte, ha il compito di approvare l'iter istituzionale di applicazione della tariffa puntuale e di redigere la documentazione specifica ed esaustiva. Riveste inoltre momento qualificante e strategico per il Comune quello relativo alla consegna dei KIT alle utenze.

La parte di acquisizione dati deve avvenire con una strumentazione appositamente realizzata e garantita ai fini di una facile lettura e del corretto trasferimento dell'informazione ad un sistema software che consenta la gestione dell'intero sistema tariffario. È assolutamente auspicabile che il sistema software (il portale della TARIP) sia web based e web oriented e nativamente integrato con la strumentazione di acquisizione dei dati.

La lettura, necessaria per la determinazione del costo del servizio da riversare alle diverse categorie di utenze, deve avvenire con il sistema R-FID dotato di una frequenza tale da consentire la lettura a distanza, senza possibilità di replica e nel contempo la massima sicurezza

L'APPROFONDIMENTO firmato Maggioli

igienico sanitaria per gli operatori addetti alla raccolta.

La lettura può avvenire mediante antenna e dispositivo trasponder installato direttamente sul mezzo di raccolta oppure con un palmare anche del tipo a saponetta (quindi senza nessun ingombro che ostacola movimenti e manovre da parte dell'operatore) in dotazione all'addetto alla fase di raccolta.

Il portale sul quale viene gestita l'intera piattaforma oltre all'acquisizione dei dati deve prevedere una serie di funzioni, come ad esempio: il rilevamento in tempo reale della posizione dei contenitori, ostacolando in questo modo lo spostamento fraudolento degli stessi da parte delle persone indisciplinate e/o furbe; la determinazione delle quantità conferite delle diverse raccolte differenziate per avere un'ulteriore verifica del metodo in atto e nel contempo per l'applicazione di un sistema premiante per le utenze più virtuose; l'accesso ai city users, assicurando l'applicazione della normativa sulla privacy per ogni singolo utente, al fine di rendere visibili tutti i dati inerenti la raccolta differenziata, modalità di raccolta, frequenze e una serie di indicatori statistici a rappresentazione del fenomeno gestione rifiuti e virtuosità dell'intero comune.

Opzionale, ancorché auspicabile, è l'installazione nella zona del Municipio aperta al pubblico, di un sistema video il quale, collegato al portale, illustra in tempo reale una serie di parametri sulla gestione dei rifiuti a verifica della qualità del servizio (es quantità dei rifiuti fino ad oggi raccolti, e rendimento della raccolta differenziata a livello delle singole frazioni).

In linea generale il modello organizzato e operativo, in collaborazione con tutte le parti attive nella gestione dei rifiuti (Comune, Azienda Servizi, eventuali associazioni, cooperative ecc.) prevede il seguente schema:

- Verifica dell'attuale sistema di gestione dei rifiuti urbani e speciali assimilabili in corso nell'ambito locale dell'applicazione della tariffa puntuale
- Raccolta dati tecnico economici relativi al servizio di Igiene urbana sulla produzione, raccolta, trattamento e smaltimento dei rifiuti.

- Analisi di tutta la documentazione in capo al Comune quali Delibere e Regolamenti.
- Progettazione con analisi dei costi del sistema di raccolta porta a porta (se necessario) e del conseguente sistema per l'identificazione del contenitore/i ai fini della tariffa puntuale.
- Predisposizione del piano economico finanziario
- Messa a punto del sistema rilevamento dati con scelta della tipologia da applicare e conseguente fornitura con installazione di tutta la strumentazione
- Analisi e bonifica della Banca dati TARI con predisposizione al nuovo sistema tariffario.
- Consegna dei contenitori associati al singolo utente e/o immobile con TAG per il rilevamento dello svuotamento, peso o volume del rifiuto conferito al pubblico servizio.
- Verifiche del sistema, per eventuali ulteriori accorgimenti
- Installazione del Portale in ambiente Web necessario a gestire tutto il sistema.
- Formazione del personale adibito alla raccolta rifiuti, al back e front office.
- Valutazione finale del Piano economico finanziario con la suddivisione della parte fissa e Variabile per eventuali accorgimenti in sintonia con l'Amministrazione Comunale.
- Attivazione a regime del sistema.

A cura del Prof. **Giulio Ferrari**, Docente in Igiene ambientale e chimica ambientale – Università di Ferrara, Autore scientifico, Responsabile tecnico-scientifico nell'organizzazione di convegni sulla protezione e salvaguardia ambientale, Esperto nei sistemi tariffari gestione rifiuti.

Per Informazioni

Maggioli Informatica

Tel. 0541.628380 - Fax 0541.621153

E.mail: informatica@maggioli.it

Questo è quanto realizzato con un progetto specifico messo a punto dal Gruppo Maggioli (attraverso le sue varie unità operative: Maggioli Informatica, Sikuel Srl, MT Spa) in collaborazione con GF Ambiente S.r.l. e IT Ambiente S.r.l. per consentire ai Comuni o ai gestori del servizio di Igiene Urbana l'applicazione di un servizio chiavi in mano di tariffazione puntuale che va dalla fase di conferimento del rifiuto nel contenitore fino all'invio della bolletta e alla sua riscossione.

L'esperienza ultradecennale maturata nel settore dei tributi degli enti locali, in quello prettamente tecnico economico nella gestione dei rifiuti e nella produzione e realizzazione di sistemi di rilevamento mediante radiofrequenza con applicazioni informatiche di ultima generazione, hanno permesso di fornire un servizio certo e trasparente che copre tutto il ciclo.

L'aspettiamo ad ECOMONDO, a Rimini dall'8-11 nov. 2016, presso lo stand del Gruppo Maggioli, n. 192 pad. B1

I “Camion Vela” pagano la pubblicità ordinaria come mega cartelloni con reclame



Negli ultimi anni è sempre più frequente incontrare nelle strade cittadine o in sosta prolungata in punti strategici della circolazione urbana e particolarmente appetibili dal punto di vista pubblicitario-promozionale i così detti “camion-vela”, veicoli realizzati e/o trasformati e concretamente utilizzati per l'esclusivo esercizio dell'attività pubblicitaria.

Ma come devono pagare tali veicoli l'imposta di pubblicità e soprattutto a quale Ente?

Il D.Lgs. 15.11.1993 n. 507, istitutivo dell'Imposta Comunale sulla Pubblicità e Diritti sulle Pubbliche Affissioni, che ha abrogato, a decorrere dal 01.01.1993 la previgente normativa di cui al DPR 26.10.1972, n. 639, prevede all'art. 1 che la pubblicità esterna sia soggetta ad imposta a favore del Comune nel cui territorio è effettuata. All'art. 5 del medesimo D.Lgs., disciplinante il presupposto impositivo, si prevede che: **“La diffusione di messaggi pubblicitari effettuata attraverso forme di comunica-**

zione visive o acustiche, in luoghi pubblici o aperti al pubblico o che sia da tali luoghi percepibile è soggetta all'imposta di pubblicità. Ai fini dell'imposizione si considerano rilevanti i messaggi diffusi nell'esercizio di un'attività economica allo scopo di promuovere la domanda di beni e servizi, ovvero finalizzati a migliorare l'immagine del soggetto pubblicizzato”.

L'art. 12 del medesimo D.lgs. 507/93 disciplina la pubblicità ordinaria mentre l'art. 13 disciplina la pubblicità effettuata con veicoli.

Dove collochiamo i “camion-vela”?

I Veicoli denominati “camion-vela”

rientrano tra i veicoli ad uso speciale di cui all'art. 54 del C.d.S (D.Lgs. 285/1992) ed elencati alla lettera q) dell'art. 203, comma 2, del Regolamento attuativo (DPR 495/1992). Le così dette autopubblicitarie o “camion vela”, costituendo impianti pubblicitari mobili e non fissi possono circolare o sostare liberamente, fermi restando i requisiti di dimensioni, caratteristiche costruttive e posizionamento della pubblicità.

L'unico “limite” se così si può dire, è dato come per qualsiasi altro tipo di veicolo dall'art. 6, comma 4, lettera f) del Codice della Strada (che fa ritenere vietata la sosta di veicoli pri-

vati qualora sia superiore nel medesimo stallo a 48 ore consecutive con conseguente rimozione del veicolo e sanzioni pecuniarie a seconda del caso) ma dal punto di vista “fiscale” tale limite è irrilevante in quanto sono le peculiari caratteristiche del mezzo pubblicitario usato che rendono applicabile a seconda dei casi la disciplina di cui all’art. 12 anziché dell’articolo 13 del 507/93.

Il veicolo pubblicitario “camion-vela”, nato o trasformato con lo scopo di trasmettere esclusivamente un messaggio pubblicitario, proprio perché mobile, nel momento in cui diventa “statico”, cioè nel caso di sosta prolungata, può essere assimilato ad un impianto di pubblicità fisso e soggetto, quindi, a specifica autorizzazione da parte del competente organo Comunale nel cui territorio tale impianto viene posizionato (Circolare Ministero dei Trasporti n. 16076 del 18.02.2008).

Ma nel momento in cui i “camion-vela” vengano **mantenuti in sosta prolungata** **sorge il ragionevole dubbio di quale articolo applicare ai fini dell’Imposta di Pubblicità**, se l’art. 13 del Decreto Legislativo 507/93, disciplinante la pubblicità effettuata con veicoli destinati al trasporto di persone o cose o l’articolo 12, che genericamente disciplina la pubblicità ordinaria. I camion-vela sono veicoli che vengono trasformati in modo da non poter essere utilizzati altro che per

reggere e trasportare la cosiddetta “vela”, una superficie bifacciale di grandi dimensioni, almeno rispetto al mezzo su cui insistono e a differenza di tutti gli altri veicoli non trasportano né cose né persone.

Per dirimere la controversia ci viene in aiuto la Sentenza di Cassazione n. 5858 del 13 aprile 2012 che ha finalmente chiarito che ai veicoli costruiti o strutturalmente trasformati per l’esclusivo o prevalente

***{ Sui “camion-vela” in sosta prolungata
sorge il dubbio sull’articolo da applicare }***

esercizio dell’attività pubblicitaria e concretamente utilizzati a tal fine è **applicabile l’art. 12 del D.Lgs. 507/93 relativa alla pubblicità ordinaria** e non l’art. 13 del medesimo D.Lgs. riguardante la pubblicità sui veicoli poiché quest’ultima costituisce una modalità eccezionale insuscettibile di interpretazione estensiva che si riferisce ad attività svolte mediante veicoli che mantengono le caratteristiche strutturali e la destinazione d’uso loro propria.

E ciò indipendentemente da quanto “prolungata” risulta essere la sosta.

L’articolo 12 del D.Lgs. 507/93 contiene non solo una previsione generale che individua alcune forme di “pubblicità ordinaria” disciplinate dall’art. 12 (pubblicità ordinaria) ma pure una disposizione di chiusura per la quale la tariffa ivi indicata va applicata pure a “qualsiasi altro mezzo pubblicitario non previsto dai successivi articoli”.

A sua volta l’art. 13 (pubblicità ef-

fettuata sui veicoli) indica in modo inequivoco che trattasi di pubblicità “visiva effettuata per conto proprio o altrui all’interno o esterno di veicoli in genere, di vetture autofiloltranviarie, battelli, barche e simili di uso pubblico o privato”.

Pertanto dal tenore delle due disposizioni è chiaro che l’articolo 13 non si applica ai c.d. “camion-vela”.

E non è una considerazione da poco tenuto presente che la pubblicità

sui veicoli di cui ai commi 2 e 3 dell’art. 13 del D.Lgs. 507/93 (qualora si volesse far rientrare tale fattispecie in questa casistica) si paga al Comune nel quale il proprietario del mezzo ha la residenza anagrafica o la sede.

Per fare un esempio concreto, se si sposasse la tesi per cui ai camion-vela si applica l’art. 13 del 507/93, qualora il proprietario del mezzo avesse immatricolato il veicolo in un Comune di Residenza o sede legale diverso da quello in cui viene parcheggiato con sosta prolungata, l’Ente dove il veicolo/mezzo pubblicitario esplica i suoi effetti pubblicitari e promozionali non incasserebbe nulla dal punto di vista dell’Imposta di pubblicità.

Applicare l’articolo 13, rileva la Suprema Corte di Cassazione con la citata sentenza n. 5858/2012, sarebbe in contrasto con i principi giuridici fondamentali; basti pensare alla disparità di trattamento che

si realizzerebbe tra i soggetti, in dipendenza dell'accorgimento, sostanzialmente elusivo, di ricorrere strumentalmente all'installazione di mezzi pubblicitari sui veicoli anziché su posti fissi usufruendo così – a costi nettamente inferiori anche connessi alle differenze di imposta, in base alla classe di appartenenza dei diversi Comuni – del maggior vantaggio, della scelta del posizionamento dei veicoli, magari in base alle correnti di traffico e alla presenza di pubblico, avendo pure la possibilità di non versare l'Imposta al Comune in cui la pubblicità viene effettuata.

Con la sentenza 5858 del 28 febbraio 2012, pubblicata il 13 aprile dalla sezione tributaria della Cassazione nasce l'equazione “camion vela uguale mega cartelloni con le rèclame”.

Secondo la Corte, è un espediente elusivo piazzare il veicolo attrezzato per la rèclame nei punti nevralgici della città, dove è molto visibile, evitando di versare il tributo.

Con quella enorme vela bifacciale il messaggio su quattro ruote raggiunge molti occhi. Si tratta di promuovere vendite, liquidazioni, saldi, aperture di negozi, inaugurazioni e tante altre forme pubblicitarie.

**Se il comune tollerasse la “furba-
ta” di non pagare la tassa, creerebbe
disparità fra le società del settore
e fra le aziende inserzioniste stesse.**

Per la Corte di Cassazione, in sostanza, **la regola base in materia è la “pubblicità ordinaria”,** effettuata mediante insegne, cartelli, locandine, e qualsiasi altro mezzo diverso da quelli disciplinati in maniera particolare dalla stessa normativa, **mentre la pubblicità con veicoli è l'eccezione,** non assimilabile nella forma all'esposizione fissa, in quanto, appunto itinerante e normalmente percepibile per brevi attimi della circolazione del veicolo recante la scritta o altra forma di messaggio.

Negli ultimi tempi sempre più Commissioni Tributarie stanno dando ragione ai Comuni che accertano come pubblicità ordina-

blicità è ammessa solo se effettuata nell'interesse esclusivo dell'intestatario del veicolo ovvero, se eseguita per conto terzi, qualora sia esclusivamente a titolo gratuito: ipotesi ben lontane a quelle operativamente riscontrabili per i veicoli pubblicitari in esame.

L'unico modo per le aziende pubblicitarie di regolarizzare tale situazione e quindi permettere ai “camion-vela” di circolare per lo scopo cui sono stati realizzati sarebbe quello di locare gli stessi al soggetto pubblicizzato, senza conducente e a titolo oneroso.

Inoltre dovrebbe essere soltanto il soggetto nel cui interesse vengono utilizzate le “vele” del mezzo o un

***Se il comune tollerasse l'azione
di non pagare la tassa, creerebbe disparità
fra le società del settore
e le aziende inserzioniste stesse***

ria la pubblicità effettuata con “camion-vela” in sosta, con addebito di spese alle ditte ricorrenti (tra le altre vedi sentenze CTP di Forlì n. 173/02/2015 e n. 297/01/2015).

Vi è un ulteriore aspetto tanto delicato quanto il precedente che riguarda la possibilità di eseguire pubblicità per conto terzi a titolo oneroso.

Prima ancora che un mezzo pubblicitario il camion-vela è un veicolo.

L'art. 57 del Regolamento c.d.s., stabilisce che per i veicoli diversi dai Taxi e da quelli adibiti al trasporto di linea o non di linea, la pub-

suo delegato a spostare il veicolo sul territorio.

Ma questo è un altro problema, irrilevante dal punto di vista fiscale, che riguarda più concretamente la eventuale autorizzazione ad utilizzare tali veicoli per lo scopo per cui sono stati in concreto realizzati.

Per Informazioni

Maggioli Tributi
Tel. 0541.628380
Fax 0541.621153
E.mail tributi@maggioli.it

“Autoscan 2.0” è il nuovo sistema per il controllo dei veicoli in transito



L'ingombro è minimo. L'Autoscan 2.0 è un dispositivo, che si può montare su un cavalletto oppure nascondere in macchina. Ma può fare diverse cose: scovare auto senza assicurazione oppure con la revisione scaduta, individuare macchine rubate o inserite dalle forze dell'ordine in una lista nera. E anche sapere la classe ambientale di appartenenza dell'auto, cioè la categoria «euro».

AUTOSCAN 2.0 è il sistema per il controllo dei veicoli in transito. Attraverso la lettura della targa è possibile identificare i veicoli:

- Sprovvisi di **COPERTURA ASSICURATIVA**
- Non **REVISIONATI**
- Con denuncia di **FURTO**
- Presenti in una **BLACK LIST**
- Controllo della targa del veicolo in banca dati **SIVES** per veicoli sottoposti a fermo amministrativo
- Controllo della targa del veicolo per definizione della **CLASSE AMBIENTALE** in **DTTSIS** (tale funzionalità ha un costo

di interrogazione per ogni targa consultata che DTTSIS addebiterà al Comando di Polizia Municipale)

Il sistema utilizza una postazione mobile posizionata a ventosa sul parabrezza oppure su cavalletto, per la rilevazione delle targhe.

La pattuglia deve semplicemente attivare il sistema e posizionarsi a circa 200 metri dalla telecamera, lungo il senso di marcia. AUTOSCAN 2.0 è operativo in pochi minuti.

Al passaggio di un veicolo non assicurato, non revisionato o presente in black list, il sistema invia al dispositivo in dotazione alla pattuglia un allarme acustico visivo e presenta una schermata che ri-

porta la targa del veicolo ed il fotogramma a colori che documenta il transito.

Sequenza operativa:

- La telecamera riconosce la targa del veicolo in transito
- Il sistema effettua il confronto in tempo reale con i data base istituzionali
- In caso di risultato positivo invia immediatamente alla pattuglia un allarme acustico/visivo
- Sul tablet in dotazione compare il numero di targa del veicolo e un fotogramma del transito per agevolare il riconoscimento
- La pattuglia ferma il veicolo e opera secondo la modalità abituale.



Per Informazioni

Concilia Service e Tecnologie
Tel 0541.628380
Fax 0541.621153
e.mail service@maggioli.it

AUTOSCAN 2.0 si interfaccia con il software “Concilia Road”

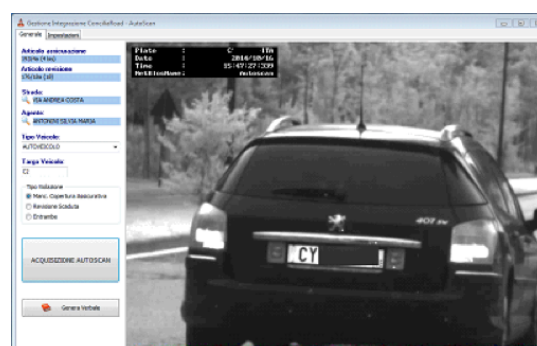
Per i Comandi che utilizzano il software “Concilia” per la gestione delle violazioni al C.d.S. ed in particolare “Concilia Road” (un vero e proprio ufficio portatile su strada) è possibile avere un **software di interfaccia** in grado di **importare automaticamente all'interno del software “Concilia Road” alcune delle informazioni rilevate dai dispositivi AUTOSCAN 2.0.**

In “Concilia Road” potranno essere pre-impostate le informazioni relative allo stradario e alla codifica degli agenti accertatori in modo da non dover digitare tutte i dati per ogni singola violazione. Gli agenti di Polizia Locale su strada pertanto potranno agevolmente procedere alla verbalizzazione riducendo notevolmente i tempi necessari per l'attività.

- Data verbale (odierna) • Ora • Articolo (in base alla tipologia di violazione; assicurazione, revisione o entrambe) • Targa
- Immagine • Agenti accertatori • Immagine come allegato

I plus di AUTOSCAN 2.0

Beneficia di un servizio cloud messo a disposizione dal Gruppo Maggioli e di un software web di consultazione dei dati rilevati in grado di fornire utili statistiche.



SEDI TECNICO-COMMERCIALI

Il contatto diretto con i nostri clienti



Maggioli Informatica
 via Bornaccino, 101
 47822 Santarcangelo di Romagna (RN)
 tel. 0541 628380 - fax 0541 621153
 e-mail: informaticamaggiolinews@maggioli.it
 web: www.maggioli.it/informatica

