

# ilCentauro

Organo Ufficiale ASAPS



**ASAPS**

Associazione  
Sostenitori  
Amici  
Polizia  
Stradale

Visita il sito ufficiale:  
[www.asaps.it](http://www.asaps.it)

**UN MESSAGGIO  
A VOLTE ACCORCIA  
LA VITA**



**Saltata la sospensione della  
patente alla prima violazione  
"Sarà un liberi tutti..."**



**Made in Italy  
Una tutela 100% italiana**

**La doppia cittadinanza :  
ecco come funziona**

**NCC e Taxi: cosa sta  
succedendo e  
cosa accadrà**







**UN SOSTEGNO SICURO.  
PER PENSARE A TE E A TUTTO QUELLO CHE VIVI.**

Con una gamma completa di soluzioni assicurative semplici e innovative, siamo sempre vicini a te, ai tuoi sogni e al tuo desiderio di serenità.

Ogni giorno siamo al fianco di oltre dieci milioni di clienti per prenderci cura del loro presente e del loro futuro. Creiamo costantemente soluzioni per essere vicini alle esigenze delle persone e a un bisogno di sicurezza che evolve nel tempo. E se abbiamo la rete di vendita più diffusa e capillare d'Italia, con oltre 3000 agenzie, è per esserci sempre quando ti serve.

**UnipolSai Assicurazioni. Vicini alle persone, vicini a te.**

**UnipolSai**  
ASSICURAZIONI

unipolsai.com    



**il Centauro**  
Organo Ufficiale A.S.A.P.S.  
Associazione Sostenitori Amici  
Polizia Stradale

Anno 25 - Gennaio 2018 N° 208  
Iscrizione Tribunale  
Forlì/Cesena n. 1/95 del 26.01.95

**Direttore Responsabile**  
Giordano Biserni

**Redazione**  
c/o ASAPS - Via Consolare, 1 - 47121 Forlì  
Tel. 0543.704015 - Fax 0543.701411  
www.asaps.it - sede@asaps.it

**Editrice**  
Sapidata S.p.A.  
Via F. da Montebello, 5  
47892 - Gualdicciolo  
Repubblica di San Marino  
Tel. 0549.999779 - Fax 0549.956133  
www.sapidata.sm  
info@sapidata.net

**Stampa**  
Roto3 Industria Grafica S.p.A.  
Via Turbigo, 11/B  
20022 Castano Primo (MI)

**Grafica - Impaginazione**  
Michaela Alberghi  
Via San Lorenzo in Cesarea, 32  
48121 Ravenna  
Tel. 0544.478893  
info@ad hoc-comunicazione.it

**Spedizione**  
Spedizione in abbonamento postale  
(Tassa riscossa) - Aut. n. 1475 del  
23/12/2015 Direzione Generale Poste  
San Marino. Rep. San Marino

**Comitato di Redazione**  
Giordano Biserni, Francesco Corvino,  
Ernesto Forino, Lorenzo Borselli,  
Roberto Rocchi, Franco Medri,  
Maurizio Marchi, Giovanni Fontana

**Fotografia**  
Fabio Blaco - Vincenzo Coraggio - Autori vari

**Abbonamenti**  
**Bonifico bancario a:**  
Banca di San Marino - Filiale di Gualdicciolo  
IBAN: SM80C0854009809000090172411  
Codice BIC: MAOI SM SM  
Sapidata S.p.A.  
Via F. da Montebello, 5  
47892 - Gualdicciolo  
Repubblica di San Marino  
email: abbonamentoilcentauro@sapidata.net

Abbonamento Ordinario: 52  
Abbonamento Sostenitore da: 78  
Abbonamento Socio ff.pp.: 22  
Prezzo della rivista: 6  
Numero arretrato: 9

**Informazioni per abbonamenti**  
Tel. 0543/704015  
Fax 0543/701411

Articoli, fotografie, disegni e manoscritti anche se non pubblicati, non si restituiscono.  
È vietata la riproduzione. Asaps © 1991 - 2017



**il Centauro**  
L'informazione sulla Sicurezza Stradale



Gennaio 2018

### Editoriale

3 **Inasprimento sanzioni per uso cellulare e nuovi seggiolini anti-abbandono? No, grazie di Giordano Biserni**

### Vita dell'Associazione

5 **ASAPS: a Forlì i lavori dell'Assemblea e del Consiglio nazionale per fare il punto su "associazione" e "fondazione"**

### Attualità

8 **Made in Italy: una tutela 100% italiana di Lorenzo Savastano**

16 **NCC e Taxi: cosa sta succedendo e cosa accadrà di Francesco Feola**

20 **Il Mobility Management di Angela Chiari**

22 **Dai nonni-vigile ai vigili-nonni di Luigi Altamura**

24 **Bimbi abbandonati a morire in auto: la Russia prende l'iniziativa e prepara una legge di Lorenzo Borselli**

26 **La comunicazione del decesso nei casi di omicidio stradale: gestire il dolore dei familiari, contenere lo stress post-traumatico dell'operatore di polizia di Ugo Terracciano**

44 **Merce tarocca o l'oro di Bologna (Quello che si fa rosso dalla vergogna) di Paolo Carretta**

48 **Il Prefetto Roberto Sgalla nominato ambasciatore della sicurezza nel ciclismo durante la 26esima edizione del "Giorno della scorta"**

48 **Bologna Giorno della Scorta 2017 Riconoscimento all'ASAPS per i suoi 26 anni di impegno per la sicurezza stradale**

52 **Pokémon va, avanti un altro! di Davide Strosco**

### Polizie Locali

56 **La Polizia Locale tra l'incudine e il martello di Dafne Chitos**

### Cittadinanze

12 **La doppia cittadinanza: ecco come funziona di Raffaele Chianca e Gianluca Fazzolari**

### Sicurezza

6 **Firenze Intesa Regione - procura generale, passi avanti per combattere con forza il fenomeno della guida in condizioni alterate di Stefano Guarneri**

### Osservatorio il Centauro/ASAPS

23 **Anche nel 2017 gli incidenti stradali sono la prima causa di morte per gli operatori di polizia**

### Al vostro servizio

32 **Guida senza patente - Art. 116 C.d.S. (Sintesi) Ufficio Studi ASAPS**

### Calendario ASAPS

40 **12 mesi di Polizia Stradale tra passato e presente**

### Motori

54 **La mappa ACI degli incidenti e i veri rischi dei motociclisti di Riccardo Matesic**

### Giurisprudenza

28 **a cura di Franco Corvino**

### I vostri quesiti

30 **a cura di Ernesto Forino**

### Scrivono di noi

34

### Redazionale Köning

38 **Catene da neve la garanzia assoluta nei percorsi con strada innevata o fondo ghiacciato**

### Redazionale Sicurstrada

42 **I giovani ridisegnano la sicurezza stradale**

### Sulle strade d'Europa e del mondo

49

### Notizie lampo

58

### La posta

62

### Libri

63

### Amarcord

64

Avvertiamo i lettori che dal 1° gennaio 2010 è cambiata la diffusione del mensile "il Centauro" e nessuno è autorizzato a procacciare abbonamenti mediante il cosiddetto "marketing telefonico". L'abbonamento alla rivista si esegue mediante spontaneo versamento con bonifico bancario con le modalità riportate nella pagina seguente. Nessuno è autorizzato a presentarsi a nome della rivista e richiedere l'abbonamento mediante spedizione in contrassegno o consegna a mano. Del pari è assolutamente escluso che addetti alla diffusione possano o siano autorizzati a presentarsi presso le abitazioni per riscuotere somme di danaro. La Redazione e la nuova società di diffusione, Sapidata S.r.l., declinano ogni responsabilità in ordine ad abbonamenti che dovessero essere contratti con società diverse dalla Sapidata S.p.A. e con modalità diverse da quelle indicate.

Il periodico ufficiale ASAPS. Il Centauro tratta in maniera approfondita temi di attualità di forte rilevanza sociale legati alla sicurezza stradale:

- Informazioni, articoli, inchieste e osservatori sulla sicurezza stradale e sul codice della strada
- tutte le novità sul codice della strada
- News e Giurisprudenza
- Le novità sul trasporto di mezzi pesanti
- Risposte ai quesiti e rubriche dei lettori



## Le modalità per abbonarsi

Inviare questo coupon a:

**Sapidata S.p.A.**  
Via F. da Montebello, 5  
47892 - Gualdicciolo  
Repubblica di San Marino

Abbonamento ordinario annuale: **euro 52**  
Abbonamento ordinario più iscrizione Asaps: **euro 82**  
Abbonamento sostenitore da: **euro 78**  
Socio ASAPS Forze di Polizia: **euro 22**

Prezzo della rivista: **euro 6**  
Numero arretrato: **euro 9**

COGNOME.....  
NOME.....  
VIA.....N°.....  
CITTÀ.....PR.....  
CAP.....TEL.....

**Abbonamento:**  
Ordinario  Sostenitore   
Ordinario più iscrizione Asaps  Socio FF.PP.

**Tipo di pagamento:**  Bonifico bancario

Il trattamento dei dati personali che la riguardano viene svolto nell'ambito della banca dati elettronica di Sapidata S.p.A. e nel rispetto di quanto stabilito dalla legge 675/96 sulla tutela dei dati, di cui le garantiamo la massima riservatezza, è effettuato al fine di aggiornarla su iniziative e offerte da Sapidata S.p.A. I suoi dati non verranno comunicati o diffusi a terzi e per essi lei potrà richiedere in qualsiasi momento la modifica o la cancellazione.

Modalità di pagamento

Le quote di abbonamento dovranno essere versate mediante:

**Bonifico bancario a:**  
Banca di San Marino  
Filiale di Gualdicciolo  
IBAN: SM80C0854009809000090172411  
Codice BIC: MAOI SM SM

**Intestato a**  
Sapidata S.p.A.  
Via F. da Montebello, 5  
47892 - Gualdicciolo  
Repubblica di San Marino

**email:** abbonamentoilcentauro@sapidata.net



## il Centauro, la rivista ufficiale dell'ASAPS, ora è anche On line

Da gennaio la rivista è disponibile anche On line gratuitamente per i soci ASAPS 2016. Resta ovviamente anche la versione cartacea!

(ASAPS) Ce lo chiedevano in tanti, perché non mettete On line la vostra/ nostra rivista il Centauro? Ora abbiamo realizzato il progetto. Il nostro organ house è partito sperimentalmente anche On line con il numero di dicembre 2013, aperto gratuitamente a tutti. Potrete leggerlo anche stamparlo. Da gennaio la rivista può essere letta On line dai soci che abbiano versato la relativa quota annuale.

Già dal gennaio 2014, inoltre, è possibile abbonarsi alla rivista direttamente online con le modalità di cui alla pagina: [http://www.asaps.it/nuovo/ilcentauro/isc\\_cent\\_2014.php](http://www.asaps.it/nuovo/ilcentauro/isc_cent_2014.php)

La rivista potrà essere letta e scaricata anche dai non soci col pagamento dell'abbonamento per un anno al costo di soli euro 9 (nove) da versare all'editore Sapidata.

**Attenzione amici abbonati, ovviamente rimarrà anche la versione in cartaceo della rivista come sempre!**

## Inasprimento sanzioni per uso cellulare e nuovi seggiolini anti-abbandono? No, grazie

### Qualcuno in parlamento ci aveva provato, ma altri hanno detto "non è cosa"



UN MESSAGGIO A VOLTE ACCORCIA LA VITA



Le agenzie e i portali dei quotidiani ci hanno riportato la notizia che "non c'è l'ammissibilità e salta in aula l'esame sulla stretta sull'uso dei cellulari alla guida e l'obbligo di prevedere allarmi per i seggiolini dei bimbi montati in macchina. Sono (anche) queste le misure che incappano nella tagliola dell'esame della manovra da parte della commissione Bilancio della Camera. Le norme non saranno messe ai voti a causa dell'estraneità della materia."

Avevamo parlato di "colpo di scena" nel finale di questa legislatura, perché si tornava a discutere di sicurezza stradale dopo che il Parlamento aveva approvato in 5 anni solo le nuove norme in materia di omicidio stradale e lesioni personali stradali, facendo però finire in un binario morto la riforma del CdS. Andava considerato positivo il fatto che di fronte ai dati sui morti e feriti in ogni fine-settimana, qualcuno in Parlamento, come noi, avesse dimostrato di avere a cuore un tema troppo spesso dimenticato, quella della salvaguardia dell'incolumità pubblica sulle nostre strade.

Ci avevamo creduto, ci eravamo illusi, anche qualche parlamentare ci aveva contattato e scritto per informarci e rendere nota l'approvazione in Commissione Trasporti alla Camera. Non aveva fatto però i conti con altre Commissioni, altri parlamentari. Quando si sente parlare di "tagliola" non si comprende che la vera tagliola è quella sulle strade, quella che non ti restituisce un marito, un fratello, una moglie, un figlio, un amico.

Ebbene, con qualche speranza concreta stavano forse ipotizzando un finale col botto. Invece ora "sarà un liberi tutti", perché lo sappiamo bene, da addetti ai lavori, che

è impossibile trovare un solo utente che abbia subito la sospensione della patente per aver commesso la medesima violazione nel biennio, quella di essere stato sorpreso alla guida con il cellulare in mano.

Intanto molti italiani continueranno ad essere campioni olimpici di lancio del cellulare alla vista della pattuglia (di notte non ce n'è neppure bisogno) e campioni del mondo nei ricorsi sistematici (anche quando hanno palesemente torto) ai sempre comprensivi Giudici di pace, con ottime probabilità di farla franca in barba alla polizia. In questo modo il passo avanti fatto con la legge sull'Omicidio stradale sarà in larga parte vanificato.

Già, perché gli agenti quando vanno e rilevare un mortale, quello strumento di comunicazione (e navigazione), a volte lo trovano ancora nella mani, sporco di sangue e accade che lo sentano squillare, qualcuno li sta richiamando. "L'ebbrezza del terzo millennio", potrà continuare a mietere vittime, consapevoli noi tutti che l'antidoto è ancora molto lontano. Nella speranza che i prossimi "medici" possano trovare una cura tempestiva, prima che sia troppo tardi.

Sì anche i bambini possono aspettare con la speranza che i loro cari non li dimentichino in auto con 40 gradi di temperatura. Magari un sistema di allarme con chiamata sul cellulare sarebbe stato l'ideale. E in quel caso il telefonino sarebbe stato davvero utile.

\*Presidente ASAPS

## La grande sfida della sicurezza stradale nei centri urbani:

### Nasce con la Fondazione ASAPS la Campagna "ATTENTA-MENTE!"



La neonata Fondazione ASAPS entra subito in campo e lancia una campagna nazionale destinata a cambiare profondamente i comportamenti degli utenti e il ruolo degli enti locali nella sicurezza urbana

Il 90% degli incidenti sono del tutto o in parte determinati da errati comportamenti su strada, oggi in costante e ulteriore aumento a causa della crescente distrazione alla guida.

Il contesto urbano vede quasi il 50% dei decessi su strada, nonché il 75% degli incidenti, dei feriti e dei costi sociali che ne derivano.

Bastano queste due semplici constatazioni per capire quale incredibile impulso positivo potrebbe avere la sicurezza stradale se si trovassero azioni realmente efficaci per correggere i diversi comportamenti errati e se gli Enti Locali (responsabile e principali tutori della sicurezza del cittadino) riuscissero a dare diffusione capillare sul territorio a tali importanti azioni!

La campagna **ATTENTA-MENTE!** Nasce proprio con questa duplice finalità, studiare in modo rigoroso e scientifico come migliorare i comportamenti errati sulla strada e aiutare gli Enti Locali nel difficile compito di applicare in modo capillare e sistematico le nuove idee introdotte.

Fare sicurezza stradale per gli Enti Locali non è però mai stato un compito facile: le difficoltà operative e economiche, le complessità burocratiche e normative, i forti pregiudizi dei media e dell'opinione pubblica sul loro operato di contrasto alle infrazioni hanno spesso frenato sul nascere l'efficacia di ogni loro attività.

Servono dunque nuovi ed efficaci impulsi all'azione degli Enti Locali, ma serve soprattutto un radicale cambio culturale nel vedere il loro ruolo: non più soggetti vessatori ma vera e propria risorsa per la sicurezza.

La campagna **ATTENTA-MENTE!** grazie al contributo sinergico di due importanti discipline (la Psicologia applicata al tema sicurezza stradale e la Giurisprudenza) parte da uno studio approfondito sulle dinamiche percettive e comportamentali che sono all'origine degli atteggiamenti sbagliati al volante per arrivare a generare interventi correttivi realmente efficaci e duraturi.

**Ma il protagonista assoluto della campagna è l'Ente Locale**, che viene supportato e guidato in tutte le delicate fasi del progetto, divenendo così il vero motore della sicurezza stradale in ambito urbano.

La campagna **ATTENTA-MENTE!** nasce da una stretta comunione di intenti tra la Fondazione ASAPS e NoiSicuri Project, realtà attiva da oltre dieci anni nella diffusione della cultura della sicurezza stradale presso i comuni, attraverso l'omonimo progetto e la sua équipe di psicologi del traffico.

Con questa importante iniziativa di *Marketing Sociale* ASAPS e NoiSicuri coinvolgeranno gli utenti e tutti i soggetti che hanno diversa influenza sulla sicurezza stradale, per promuovere capillarmente comportamenti ed atteggiamenti positivi e socialmente utili, quali il rispetto delle norme, il rispetto delle istituzioni locali (amministrazioni e polizie), la maggiore generale sensibilità verso i temi della sicurezza e della legalità.



**ASAPS: a Forlì i lavori dell'Assemblea e del Consiglio nazionale per fare il punto su "associazione" e "fondazione" "Momento difficile ma il timone resta dritto" Giordano Biserni: "non ci fermiamo, anche se la sicurezza della strada, dopo l'approvazione della legge sull'omicidio stradale, non è più una priorità del governo"**

(ASAPS) Forlì, 3 dicembre 2017 – Lo stato dell'arte dell'ASAPS, a poco più di un anno dalla creazione della Fondazione che porta il suo nome: si è parlato soprattutto di questo all'Assemblea Generale, estesa al Consiglio nazionale, che si è tenuta domenica 3 dicembre a Forlì, dove si sono ritrovati i componenti dell'organo di governo dell'associazione, giunta al suo 26esimo anno di età. I lavori hanno avuto come fulcro le relazioni del presidente dell'associazione Giordano Biserni e del presidente della Fondazione Ugo Terracciano, per fare il punto dell'attuale situazione e per illustrare la *road map* futura. Si tratta, come ha precisato Terracciano, di due facce di una stessa medaglia, l'una speculare all'altra, i cui cammini sono al momento indissolubilmente legati tra loro.



I problemi ci sono e sono quelli della società civile nella quale opera la galassia delle forze di polizia che compongono i ranghi del nostro sodalizio, che indiscutibilmente risente di una certa disaffezione. Inutile nascondersi dietro un dito: all'attività incessante dell'ASAPS non segue l'adesione che ci si aspettava, nonostante l'offerta di strumenti professionali che corredano l'iscrizione e nonostante l'instancabile opera di difesa delle divise che viene posta in essere ogni giorno. "Noi continueremo così, almeno fino alla fine di questo mandato – ha spiegato Biserni – sperando che la mission della Fondazione, cui abbiamo delegato una parte consistente del nostro futuro, venga presto conseguita". Lo scopo statutario della Fondazione ASAPS per la Sicurezza Stradale e Urbana, resta quello della formazione e della ricerca: "stiamo lavorando – ha spiegato il presidente Terracciano – per allacciare i contatti con le amministrazioni locali, con il mondo dell'imprenditoria

e per individuare se i finanziamenti europei possano coprire le attività di ricerca. È in fase di ultimazione, inoltre, una piattaforma E-Learning per fornire, a costi contenuti, la massima offerta formativa ed addestrativa possibile, diretta non solo alle polizie ma a tutto il mondo della pubblica amministrazione e non solo". La parte comunicativa resterà invece, come da programma, all'ASAPS, impegnata in primis nell'analisi quotidiana degli osservatori. "Finché ne avremo la forza – ha concluso Giordano Biserni prima del dibattito – noi ci saremo, anche se la questione della sicurezza stradale è chiaramente finita in secondo piano dopo l'approvazione della Legge 41/2016. Per questo rivolgo un appello a tutti i consiglieri nazionali e ai 600 referenti sparsi sul territorio nazionale: aiutateci a tenere in piedi e a rafforzare la nostra struttura". (ASAPS)



## Firenze Intesa Regione – Procura generale, passi avanti per combattere con forza il fenomeno della guida in condizioni alterate



### Protocollo operativo regionale sui “prelievi e accertamenti necessari nei casi di omicidio e lesioni personali stradali gravi e gravissime (legge 41/2016)”

Firenze, 6 dicembre '17 - "Ci fa molto piacere che a ridosso del compleanno della nostra Associazione, sia arrivato l'annuncio della firma di un protocollo operativo regionale sui "prelievi e accertamenti necessari nei casi di omicidio e lesioni personali stradali gravi e gravissime (legge 41/2016)". Si tratta di un chiaro segnale, anche da parte della magistratura, della volontà di fornire alle Polizie gli strumenti necessari per applicare la legge e combattere con forza il fenomeno della guida in condizioni alterate da Alcol e Droga", a esprimere la propria soddisfazione è Stefano Guarnieri vicepresidente dell'Associazione Lorenzo Guarnieri.

Il giorno 10 dicembre l'Associazione Lorenzo Guarnieri compie 7 anni. Lorenzo ne avrebbe compiuti 25 se nel 2010 un guidatore sotto l'effetto di alcol e droga non avesse compiuto quello che oggi, grazie anche al contributo della nostra Associazione, si chiama un "Omicidio Stradale". Dal 2010 ad oggi alcune cose sono cambiate, molte altre ancora devono essere fatte per rendere le nostre strade più sicure combattendo la Violenza peggiore, quella stradale, che rappresenta la prima causa di morte per i giovani in Italia, in Europa e nel mondo.

La guida sotto l'effetto di alcol e droga rappresenta purtroppo ancora un fenomeno sociale diffuso come dimostrano i dati forniti dal laboratorio di Tossicologia clinica ed antidoping della AUSL Toscana centro, diretto dal dottor Roberto Baronti. Analizzando i dati delle analisi fatte tra i guidatori di autoveicoli coinvolti in incidente stradale dal 2009 al 2017 e trasportati in Pronto Soccorso per motivi sanitari, risultano su 5.343 casi, un 17% che superano il tasso alcolemico consentito dalla legge per guidare e ben 343 casi (6% del totale) che superano di 3 volte il limite consentito. L'età media dei guidatori positivi è

di 37 anni a dimostrazione che non si tratta di un problema dei giovani ma degli adulti

Per quanto riguarda la guida sotto l'effetto di stupefacenti i dati sono sorprendenti. Nel periodo 2009-2015 su circa 2700 campioni sono state trovate sostanze stupefacenti nelle urine ben il 30% dei conducenti (e 8% positivi al controllo ematico). Si tratta senza dubbio di un fenomeno importante e pericoloso che richiede una riflessione da parte di tutti gli operatori alla sicurezza: magistratura, forze dell'ordine e anche cittadini.

"Ci auguriamo pertanto che i controlli sulle nostre strade da parte di tutte le Polizie: Polizia Municipale, Polizia Stradale e Carabinieri aumentino in maniera considerevole al fine di prevenire i danni che queste micidiali bombe armate, rappresentate dai guidatori sotto l'effetto alcol e/o droghe, vengano disinnescate prima che facciano dei danni uccidendo la vita di giovani incolpevoli come il nostro Lorenzo" sottolinea Stefano Guarnieri vicepresidente dell'Associazione Lorenzo Guarnieri. "Grazie all'assessorato alla Sanità della Regione e alla Procura Generale di Firenze adesso gli strumenti normativi ci sono e sono completi. E grazie al servizio di Tossicologia dell'Azienda di Firenze gli accertamenti possono essere fatti nella massima garanzia per tutti. Non manca niente occorre solamente agire con maggiori controlli."

**Per ulteriori informazioni:  
Associazione Lorenzo Guarnieri  
tel. 3358345522 oppure 3392961348  
stamp@lorenzoguarnieri.com**

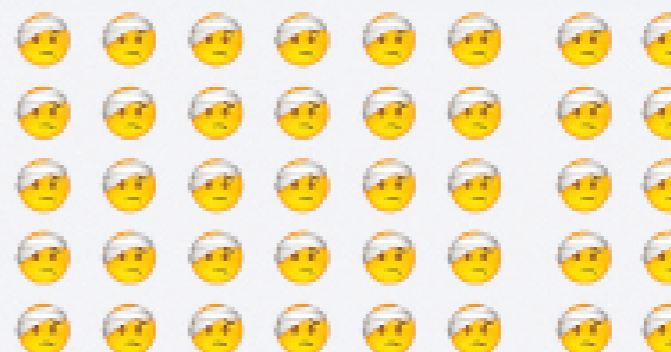
**\*Vice Presidente  
Associazione Lorenzo Guarnieri**

La distrazione alla guida non ti  
lascia alternativa.

Don't  and 

  Invia

USATE DI FREQUENTE EMOTICON



ABC        

## Ford Driving Skills FOR LIFE

Ford, da sempre attenta alla sicurezza a bordo dell'auto, dedica un programma di guida responsabile ai conducenti più giovani. Se hai tra 18 e 25 anni scopri i corsi gratuiti Ford Driving Skills For Life: grazie ai nostri istruttori altamente qualificati potrai imparare a riconoscere ed evitare situazioni di pericolo, a valutare gli spazi e la velocità e a gestire un'auto apparentemente fuori controllo. Potrai provare, inoltre, cosa significa guidare in condizioni di scarsa lucidità indossando la Drug Driving Suit, una tuta speciale in grado di simulare da sobri l'effetto delle sostanze stupefacenti.

Scopri di più sul programma Ford DSFL su [www.drivingskillsforlife.it](http://www.drivingskillsforlife.it)



Go Further



## MADE IN ITALY: UNA TUTELA 100% ITALIANA

**La produzione industriale e commerciale italiana, stimata in tutto il mondo, è sempre più un volano di crescita strategico per l'intero sistema-paese. La sua tutela è, allora, un compito primario di tutte le forze di polizia impegnate sul territorio, a salvaguardia dell'imprenditoria onesta**

### 1. Il brand Italia: restare i primi della classe.

La parola *brand* ha un etimo germanico. Nel suo significato originale vuol dire "tizzone ardente", esattamente come i marchi che "a fuoco" venivano impressi sui capi di bestiame per consentirne il riconoscimento. Il richiamo alla lucentezza del fuoco, col tempo, ha traslato il significato della parola che è stata, in seguito, usata anche per indicare lo scintillio delle sciabole sguainate (da cui il termine "brandire" e "brando", sinonimo di spada). Quasi come se descrivesse una strategia normativa, la metamorfosi della parola brand suggerisce al suo interno due componenti essenziali, che vedremo nella tutela del *made in Italy*: la riconoscibilità di una merce o un prodotto, che *indelebilmente* ed *esclusivamente* appartiene a chi lo ha realizzato, e la necessità di brandire le armi della migliore tutela normativa possibile. Tutto questo, al fine di garantire un sistema di giustizia sociale che non sia solo effettivo, ma soprattutto efficace, e di cui ogni operatore di polizia è direttamente investito.

L'obiettivo del presente intervento è, allora, esattamente questo: fornire una guida rapida e pragmatica agli operatori di polizia impegnati quotidie sul territorio, a difesa dei cittadini in generale, e dell'imprenditoria onesta in particolare.

### 2. La tutela del *made in Italy*: griglia d'analisi

Sul tema della tutela del *made in Italy* lo *starting point* normativo è il comma 49, art. 4, della Legge 350/2003 (Finanziaria 2004)<sup>1</sup>, che recita: "L'importazione e l'esportazione a fini di commercializzazione ovvero la commercializzazione o la commissione di atti diretti in modo non equivoco alla commercializzazione di prodotti recanti false o fallaci indicazioni di provenienza o di origine costituisce reato ed è punita ai sensi dell'articolo 517 del codice penale"<sup>2</sup>. La costruzione della fattispecie del reato è peculiare e merita qualche considerazione utile per gli operatori di polizia.

Anzitutto: la *condotta*. A rilevare – infatti – non è solo l'importazione, l'esportazione o la commercializzazione dei prodotti



ma, estensivamente, il compimento di "atti diretti in modo non equivoco alla commercializzazione" degli stessi. La formulazione aperta del reato, senza qualificazione dell'elemento soggettivo, segna una sostanziale differenza rispetto ai reati contraffattivi di cui agli artt. 473 ("Contraffazione, alterazione o uso di segni distintivi di opere dell'ingegno o di prodotti industriali") e 474 ("Introduzione nello Stato e commercio di prodotti con segni falsi") del codice penale. Come noto, difatti, tali reati rispettivamente sanzionano le condotte commissive di:

- a. contraffazione o alterazione di marchi nazionale ed esteri di prodotti in Italia, nonché l'utilizzo e, naturalmente, l'introduzione nel territorio dello Stato di tali marchi<sup>3</sup>; ovvero
- b. detenzione per la vendita, messa in vendita o in circolazione dei prodotti<sup>4</sup>.

In particolare, l'ultima tipologia di condotta (sanzionata dall'art. 474 c.p.), al fine dell'integrazione dell'illecito, deve accompagnarsi *apertis verbis* al dolo specifico di "trarne profitto". La mancata precisazione dell'elemento soggettivo anche nell'illecito a tutela del *made in*, si traduce in un arretramento della soglia di rilevanza penale, che considera configurato l'illecito *de quo* anche in presenza di un mero dolo generico.

Il compimento di *atti diretti in modo non equivoco alla commercializzazione* apre, come evidente, un ventaglio molto vasto di ipotesi operative. Potrebbe questo essere il caso, ad esempio, di un operatore di polizia che – durante un controllo stradale – rinvenga un considerevole quantitativo di merce recante false o fallaci indicazioni *made in Italy*, tali da far lecitamente presumere una destinazione a terzi dei prodotti. Tale deduzione, si lasci osservare, potrebbe essere efficacemente corroborata dalla titolarità, da parte del soggetto sottoposto a controllo, di una partita IVA, con la quale eserciti attività di commercializzazione di prodotti di consumo<sup>5</sup>.

La sanzione prevista, in tali casi, è quella dell'art. 517 del codice penale, che prevede la reclusione fino a due anni o la multa fino a 20.000 euro per "chiunque pone in vendita, o mette altrimenti in circolazione opere dell'ingegno o segni distintivi nazionali o esteri, atti a indurre in inganno il compratore sull'origine, provenienza o qualità dell'opera o del prodotto (...)". Solare, quantomeno proceduralmente, la differenza (come corollario investigativo) con i citati reati contraffattivi

di cui agli articoli 473 e 474 del codice penale, per la cui repressione è previsto l'utilizzo del penetrante strumento delle intercettazioni di conversazioni o comunicazioni<sup>6</sup>.

In riferimento al *tempus commissi delicti* del reato, infine, la medesima disposizione specifica che le fattispecie de *quibus* sono integrate "sin dalla presentazione dei prodotti o delle merci in dogana per l'immissione in consumo o in libera pratica": ben prima, dunque, della commercializzazione sul territorio e a prescindere da essa. Come evincibile dalla normativa di riferimento, infatti, è corpo del reato anche il prodotto ancora vincolato al regime doganale di *immissione in libera pratica*<sup>7</sup>, ovvero il prodotto che pur avendo assolto misure di politica commerciale ed altri dazi comunitari legalmente dovuti (necessari per l'acquisizione della posizione doganale di *merce comunitaria*), ma non abbia ancora scontato le imposte nazionali (pregiudiziali all'immissione in consumo tout court). Operativamente, nel corso di un controllo documentale su strada, tale posizione doganale è rappresentata con il codice "42" all'interno della casella nr. 37 del DAU (*Documento Amministrativo Unico*)<sup>8</sup>, che scorterà in tutto l'iter sul territorio della UE, la partita di merce fino al suo svincolo definitivo presso la dogana di destinazione.

### 3. Falsa e fallace indicazione: questione di immagine

In riferimento al corpo del reato, l'illecito si considera integrato qualora siano presenti sul prodotto, indifferentemente:

- "false indicazioni", ovvero la stampigliatura "Made in Italy" su merci e prodotti non originari dell'Italia ai sensi della normativa comunitaria sull'origine;

- "fallaci indicazioni", intendendosi per esse la gamma di segni, simboli, figure o *quant'altro* possa indurre a ritenere che il prodotto o la merce sia di origine italiana, "anche qualora sia indicata l'origine e a provenienza estera dei prodotti o delle merci". Integra ugualmente il reato l'uso fallace o fuorviante di marchi aziendali ai sensi della disciplina sulle pratiche commerciali ingannevoli e salvo quanto previsto dal successivo comma 49 bis, in riferimento all'uso del marchio da parte del titolare o licenziatario<sup>9</sup>.

La nozione di "fallace indicazione" è stata oggetto di approfondimento da parte del giudice di Nomofilachia che, a più riprese, ha argomentato come la stessa sussista ogni qualvolta la merce presenti *caratteristiche, intrinseche od estrinseche, potenzialmente ingannatrici per il consumatore finale*<sup>10</sup>. Più in dettaglio, ci sembra di poter compendiare gli indirizzi espressi dal giudice di legittimità in due canoni fondamentali ai fini della valutazione dell'aderenza o meno del prodotto alla (seppur) stringente normativa del "made in Italy", ovvero:

- a) la prevalenza dell'origine imprenditoriale del prodotto su quella *materiale*;
- b) la preferenza per un criterio sostanziale nella tutela del consumatore.

In riferimento al primo criterio, la giurisprudenza di legittimità italiana ha da tempo chiarito che la locuzione "origine imprenditoriale del prodotto" è non solo una nozione più ampia di "origine geografica", ma che – *ex necessitate rei* – la stessa implica la nitida riconducibilità del manufatto industriale ad un



sanata sul piano amministrativo con l'asportazione a cura ed a spese del contravventore dei segni o delle figure o di quant'altro induca a ritenere che si tratti di un prodotto di origine italiana;

b. una *falsa indicazione* sull'origine o sulla provenienza di prodotti o merci, che invece può essere sanata sul piano amministrativo attraverso l'esatta indicazione dell'origine o l'asportazione della stampigliatura "made in Italy".

**4. Le novità del DL 135/2009: ulteriori tipologie di tutela**

Ad arricchire la strategia di tutela della produzione commerciale ed industriale nazionale è intervenuto il D.L. 135/2009<sup>14</sup> che, schematicamente, ha introdotto ulteriori due fattispecie rilevanti:

a. l'uso del marchio *fallace* da parte del titolare o licenziatario dello stesso (art. 4, comma 49 bis che configura, dogmaticamente, dunque, un reato proprio), non accompagnato da indicazioni di provenienza sufficienti e precise. In tal caso, al reato si associa la sanzione amministrativa pecuniaria<sup>16</sup> da 10.000 a 250.000 euro e la confisca amministrativa obbligatoria del prodotto (salvo, precisa il comma 49 ter, l'apposizione delle indicazioni di origine a cura e spese del titolare del marchio sul prodotto o sulla confezione o sui relativi documenti di corredo);

b. la tutela dei prodotti "interamente italiani" (disciplinati dall' art. 16 del D.L. 135/2009). Per tali prodotti si intende un manufatto "realizzato interamente in Italia (...), classificabile come made in Italy ai sensi della normativa vigente, e per il quale il disegno, la progettazione, la lavorazione ed il confezionamento sono compiuti esclusivamente sul territorio italiano" (comma 1). In tali casi "Chiunque fa uso di un'indicazione di vendita che presenti il prodotto come interamente realizzato in Italia, quale "100% made in Italy", "100% Italia", "tutto italiano", in qualunque lingua espressa, o altra che sia analogamente idonea ad ingenerare nel consumatore la convinzione della realizzazione interamente in Italia del prodotto, ovvero segni o figure che inducano la medesima fallace convinzione, al di fuori dei presupposti previsti nei commi 1 e 2, è punito, ferme restando le diverse sanzioni applicabili sulla base della normativa vigente, con le pene previste dall'art. 517 del codice penale, aumentate di un terzo" (comma 4).

In merito alle procedure di verbalizzazione amministrative, occorre precisare che – al di fuori delle zone di vigilanza doganale, dove sopravvive la competenza dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli – l'art. 43 del D.L. 22 giugno 2012, n. 83 ha disposto il trasferimento del potere sanzionatorio in materia di *Made in Italy* alle Camere di Commercio, sottraendola al Ministero per lo Sviluppo Economico (Mi.S.E.), mediante l'aggiunta del comma 49-*quater* all'art. 4 della L. 24 dicembre 2003, n. 350. Tale norma stabilisce che "Le Camere di commercio industria artigianato ed agricoltura territorialmente competenti ricevono il rapporto di cui all'articolo 17 della legge 24 novembre 1981, n. 689, ai fini dell'irrogazione delle sanzioni pecuniarie amministrative di cui al precedente comma 49-bis"<sup>16</sup>.

**5. L'importanza di chiamarsi "Italia"**

In un recente rapporto dal suggestivo titolo "I.T.A.L.I.A.

ben preciso e (pre)determinato *milieu* aziendale, connotato da modalità di produzione, requisiti qualitativi e strategie di distribuzione conosciute dal consumatore, alle quali egli si affida nella determinazione della sua volontà economica (viz. l'atto di acquisto)<sup>11</sup>.

Non solo: la Corte di Cassazione, in significativi e numerosi frangenti della sua produzione, ha esacerbato l'impostazione testé compendiata arrivando a considerare anche l' "ambiente naturale circostante", il "trattamento", le "condizioni di lavoro" e le "tutele offerte" ai lavoratori, delle variabili strutturanti la scelta economica dell'acquirente, configurando così una sorta di diritto al consumo etico e consapevole<sup>12</sup>.

Ancora, in merito al secondo criterio desumibile dall'orientamento della Suprema Corte, è cristallino come la tutela del "made in Italy", in un momento storico caratterizzato da un avvilente affanno del mercato di qualità, abbia assunto tinte decisamente sostanzialistiche, trascurando scaltri e subdoli aggiramenti della normativa di settore, per lo più perpetrati mediante precisazioni sull'origine inserite su parti difficilmente visibili dei manufatti o, addirittura, esterne agli stessi (e.g. *depliànt*, fogli promozionali, libretti di istruzione *et similia*). Tale considerazione pare abbia animato anche la *voluntas legislatoris* nel momento in cui ha deciso – chirurgicamente – di inserire nel corpo del quarantanovesimo comma dell'art. 4 della Legge Finanziaria per il 2004, l'inciso che statuisce che è da ritenersi integrata una *fallace indicazione* (rilevante ai fini della normativa "made in Italy") anche qualora sia indicata l'origine o la provenienza delle merci<sup>13</sup>.

Per ultimare l'analisi della disposizione, occorre evidenziare, infine, che lo stesso 49esimo comma del citato articolo della Finanziaria 2004, prevede la regolarizzazione amministrativa delle condotte, distinguendo in base all'apposizione sul prodotto di:

a. una *fallace indicazione* delle merci, che può essere

geografie del nuovo *made in Italy* 2017"<sup>17</sup>, realizzato dalla fondazione *Symbola* in collaborazione con UnionCamere, è riportato un sondaggio Ipsos in cui si attesta che, tra 19 Paesi intervistati, il *brand* Italia è il terzo più riconosciuto al mondo, subito dopo il blocco anglo-americano di Stati Uniti e Regno Unito. Drivers del successo italiano sono, prima di tutto, la percezione della *qualità di vita* (per la quale il Bel Paese si posiziona al primo posto, seguito da Canada ed Australia) e, soprattutto, la *creatività* e *l'inventiva* (primo posto, davanti a Stati Uniti e Giappone).

Non si tratta solo di "podi virtuali", il sistema *made in Italy* ha, infatti, consentito alla bilancia commerciale italiana di toccare, nel solo 2016, un nuovo *surplus record* con l'estero, raggiungendo i 51,6 miliardi di euro. Si tratta del quinto *surplus* commerciale manifatturiero al mondo: 90,5 miliardi di euro, dietro potenze come Cina, Germania, Corea del Sud e Giappone.

Basterebbero queste rapide pennellate per capire quanto la tutela della produzione commerciale ed industriale nazionale rappresenti un *bene comune* baricentrico per il sistema-paese. Un *asset* cruciale quanto vulnerabile, che il legislatore ha cercato nel tempo di guarnire con i presidi normativi agili, flessibili e (soprattutto) dissuasivi che abbiamo esaminato.

Armi che il diritto positivo ha forgiato, ma che spetta agli operatori di polizia *brandire* con impegno e professionalità. ■

\*Capitano della Guardia di Finanza savastano.lorenzo@gdf.it

**Note**

- 1 Legge 24 dicembre 2003, n. 350, recante: "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato", il cui art. 4 è rubricato "Finanziamento agli investimenti".
- 2 Attualmente, l'art. 517 del codice penale, prevede una pena che varia dalla reclusione fino ai due anni alla multa fino ai 20.000 euro.
- 3 Reclusione da sei mesi a tre anni e con la multa da euro 2.500 a euro 25.000, o reclusione da uno a quattro anni e della multa da euro 3.500 a euro 35.000, qualora il reato riguardi brevetti, disegni o modelli industriali nazionali o esteri.
- 4 In quest'ultimo caso, l'introduzione in Italia di prodotti contraffatti deve essere accompagnata dal dolo specifico di trarne profitto (v. *ultra*).
- 5 Tale circostanza potrebbe essere agevolmente verificata mediante mirate interrogazioni alle banche dati in uso all'Amministrazione finanziaria (ad es. la banca dati dell'Agenzia delle Entrate "Serpico").
- 6 Essendo tali reati espressamente elencati all'art. 266, comma 1, lett. f-ter) del codice di procedura penale.
- 7 Cfr. Art. 5, punto 16 del Reg. (UE) 952/2013 (Codice doganale dell'Unione); art. 4, punto 16 - artt. 79/83 del Reg. (CEE) 2913/1992 (Codice Doganale Comunitario); artt. 218, 225, 230, 237 del Reg. (CEE) 2454/93 (Disposizioni d'applicazione del Codice Doganale Comunitario).
- 8 Il Documento Amministrativo Unico (DAU) è un formulario avente precise caratteristiche previste dalla normativa comunitaria. Esso costituisce di per sé la dichiarazione doganale, per tutti i regimi doganali e le destinazioni doganali utilizzati dagli operatori. La sua applicazione è stata disciplinata dal Reg. Cee 2454/93, che reca modalità di applicazione del Codice Doganale Comunitario (Reg. CE 952/13).
- 9 Sul punto, si rimanda a quanto verrà a breve detto sulle importanti novità in materia, introdotte dal D.L. 135/2009.
- 10 Ex pluribus: Sentt. Cass. n. 3352/2005 (FRO); 13712/2005 (IGAM); 2648/2006 (TASCI); 3669/2006 (MODA LISA); 21797/2006 (VIDIVICI); 24043/2006 (B&D); 8684/2007 (ITALIAN DESIGN); 35720/2007 (FILA); 166/2008 (GRIFFE MONTENAPOLEONE); 2466/2008 (CILLIGARIS); 27063/2008 (SYNERGIE GROUP).
- 11 Su tutte: Sentt. Cass. n. 3352/2005 (FRO) e 34103/2005 (IGAM). In ambedue i casi, la Cassazione, soffermandosi sulla nozione di *fallace indicazione*, ha ribadito il principio per cui, in genere, relativamente ai prodotti industriali, la cui qualità dipende dalla affidabilità tecnica del produttore, per origine o provenienza del prodotto deve intendersi la sua origine imprenditoriale, cioè la sua fabbricazione da parte di un imprenditore che assume la responsabilità giuridica, economica e tecnica del processo produttivo.
- 12 Su tutti: Tribunale di Varese del 31/1/2006, che *expressis verbis* ha sancito che: "la più recente scelta legislativa esplicita, intesa ad imporre una corretta e veritiera informazione anche sulla materialità della produzione, tutela inoltre l'interesse, di sicuro rilievo sociale, del cittadino ad esercitare un vaglio critico – nelle proprie opzioni di consumo – anche in funzione delle scelte di strategia aziendale produttiva adottate dall'imprenditore, attribuendosi rilievo non insignificante – dal punto di vista del giudizio che ciascuno è chiamato a formulare sul prodotto finale – al luogo della produzione ed alle, spesso connesse, condizioni materiali di impiego dei fattori produttivi con cui è stato realizzato, e quindi ad esempio, a valutare gli effetti della produzione sull'ambiente naturale circostante oppure il trattamento, le condizioni di lavoro e le tutele offerte alle persone impiegate nella produzione".
- 13 Cfr. art. 4, l. 350/2003: "49. (...) costituisce fallace indicazione, anche qualora sia indicata l'origine e la provenienza estera dei prodotti o delle merci, l'uso di segni, figure, o quant'altro possa indurre il consumatore a ritenere che il prodotto o la merce sia di origine italiana incluso l'uso fallace o fuorviante di marchi aziendali ai sensi della disciplina sulle pratiche commerciali ingannevoli (...)".
- 14 Decreto Legge n. 135 del 25 settembre 2009, recante: "Disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi comunitari e per l'esecuzione di sentenze della Corte di giustizia delle Comunità europee", il cui art. 16 è rubricato "Made in Italy e prodotti interamente italiani".
- 15 Sul doppio binario sanzionatorio si sono espresse, da ultimo, le Sentt. Cass., III Sez., n. 54521/2016; Cass., IV Sez., n. 25030/2017; Cass., III Sez., n. 21256/2016.
- 16 Le modalità applicative dell'art. 4, comma 49-bis della integrata L. n. 350/2003 sono fissate dalla circolare esplicativa del MISE n. 124898 del 9 novembre 2009 e nella nota n. del 6 agosto 2012, prot. 173529.
- 17 Reperibile sul sito della fondazione SYMBOLA: <http://www.symbola.net>.



## La doppia cittadinanza: ecco come funziona

**S**esso si sente parlare della “doppia cittadinanza” ma pochi, anche tra gli addetti ai lavori, ne conoscono i principi e le condizioni, così come talvolta si trovano in difficoltà in caso di controllo di soggetti in possesso di documenti identificativi e di viaggio emessi da due Stati diversi. Attraverso l'opportunità offertaci da questa autorevole testata, tenteremo di fare chiarezza su questo particolare aspetto del controllo di coloro che vantano il diritto alla doppia o multipla cittadinanza.

A proposito di doppia cittadinanza, un esempio tipico nel quale non è assolutamente raro imbattersi, può essere quello riferibile al caso dei cittadini di origine moldava che ottengono la cittadinanza rumena e che, in caso di controllo, mostrano come documenti di riconoscimento indifferente il passaporto o la carta di identità rilasciati dai due Stati.

Cominciamo col dire che la doppia cittadinanza implica, per un individuo, il fatto di essere in possesso simultaneamente di due o più cittadinanze di Paesi diversi, il cui ottenimento può essere raggiunto in diversi modi.

La doppia cittadinanza, infatti, a prescindere dai requisiti richiesti, che cambiano in base alle norme di diritto interno ad ogni singolo Paese, può ottenersi: per nascita, discendenza, iscrizione anagrafica, naturalizzazione, matrimonio, concessione, e così via.

A livello planetario, ai fini dell'ottenimento della doppia o multipla cittadinanza non tutti i Paesi agiscono nello stesso modo e, soprattutto, non è affatto raro imbattersi in ordinamenti interni che non riconoscono affatto tale condizione, sicché

ci si potrà trovare di fronte a tre situazioni:

1. Paesi che non riconoscono affatto la possibilità di avere la doppia cittadinanza, come ad esempio: Danimarca, Estonia, Cina, Giappone, India, Malesia, Singapore, Zimbabwe ed Emirati Arabi Uniti.

2. Paesi in cui la doppia o multipla cittadinanza viene concessa senza particolari restrizioni, ferma restando l'accettazione da parte del Paese d'origine dell'interessato, come ad esempio: Italia, Australia, Nuova Zelanda, Canada, Regno Unito, Francia, Svezia, Portogallo, Brasile, Argentina e Sud Africa.

3. Paesi che, trovandosi a metà strada tra gli esempi che precedono, pur non incoraggiando ufficialmente la doppia o multipla cittadinanza, a determinate condizioni ne permettono l'ottenimento, come ad esempio: Stati Uniti d'America, Germania, Spagna, Olanda, Pakistan e Thailandia.

Per quanto concerne l'Italia, a decorrere dal 16 agosto 1992, data di entrata in vigore della legge n. 91/1992, l'acquisto di una cittadinanza straniera non determina la perdita della cittadinanza italiana a meno che il cittadino italiano non vi rinunci formalmente (cfr. art. 11 legge n. 91/1992), salvo disposizioni contenute in accordi internazionali.

LEGGE 5 febbraio 1992, n. 91, nuove norme sulla cittadinanza, pubblicata sulla G.U. n. 38 del 15.02.1992, entrata in vigore il 15.08.1992.

Art. 11.

1. Il cittadino che possiede, acquista o riacquista una cittadinanza straniera conserva quella italiana, ma può ad essa rinunciare qualora risieda o stabilisca la residenza all'estero.

La denuncia da parte dello Stato italiano della Convenzione

di Strasburgo del 1963 comporta che, a decorrere dal 4 giugno 2010, non si verifichi più la perdita automatica della cittadinanza italiana per i cittadini che si naturalizzano nei Paesi firmatari della stessa (a seguito della denuncia di Svezia, Germania, Belgio, Francia e Lussemburgo, risultano attualmente firmatari l'Austria, la Danimarca, la Norvegia e i Paesi Bassi).

Fatta questa breve ma necessaria introduzione, per tornare ai cittadini moldavi di cui si diceva in apertura che diventano (anche) romeni, bisogna considerare che il territorio dell'attuale Moldavia dal 1918 al 1940 fu parte della Romania, e che una buona parte della popolazione moldava, vicina ai 4 milioni di abitanti, per cultura, tradizioni e lingua si sente particolarmente legata alla Romania.

Ulteriore riprova di questa vicinanza tra i due Stati sovrani si rinviene nelle norme di diritto interno alla Repubblica di Romania. Nella legge n. 21/1991, aggiornata nel 2010 dal Parlamento di Bucarest, infatti, in ottemperanza al principio cardine dello *jus sanguinis* (diritto di sangue) su cui si basa il diritto alla cittadinanza nella Repubblica di Romania, i cittadini di Moldavia, Bulgaria, Ucraina, e Serbia, che siano in grado di dimostrare di avere antenati nati o vissuti nel Paese entro la fine della Seconda guerra mondiale, possono fare richiesta di doppia cittadinanza divenendo, di fatto - Bulgaria a parte - anche cittadini UE.

Secondo l'articolo 5 della legge n. 21/1991, sono cittadini romeni i bambini nati da cittadini rumeni sul territorio della Repubblica di Romania; è inoltre cittadino romeno colui che:

- è nato in territorio rumeno, anche se solo uno dei genitori è un cittadino rumeno;
- è nato all'estero ed ha almeno un genitore in possesso di cittadinanza rumena.

La cittadinanza rumena può essere acquisita dopo cinque anni di residenza nel Paese, dimostrando una conoscenza di base della lingua rumena e la conoscenza della cultura rumena.

Per quanto riguarda invece l'acquisizione della cittadinanza questa può avvenire per:

- Nascita: tutti i bambini nati da cittadini rumeni acquisiscono la cittadinanza al momento della nascita. Il bambino può essere nato in territorio rumeno o all'estero, e solo uno dei genitori deve essere un cittadino rumeno.

Ad ogni bambino trovato sul territorio rumeno privo di genitori è concessa la cittadinanza.

- Adozione: la cittadinanza è concessa ad ogni minore che è legalmente adottato da cittadini rumeni.

Se un solo genitore adottivo è cittadino rumeno, il bambino è ancora eleggibile per la cittadinanza rumena e la decisione è presa dai genitori adottivi.

Nel caso in cui non sia possibile il raggiungimento di un accordo, sulla cittadinanza del minore la decisione è demandata ad un giudice.

Se l'adottato ha un'età pari o superiore ai 14 anni per l'assunzione della cittadinanza è sempre necessario il suo consenso.

- Rimpatrio: qualsiasi persona che ha perso la cittadinanza rumena, se lo desidera può riacquistarla. Qualsiasi figlio

o nipote di un individuo che ha perso la cittadinanza ha il diritto di rimpatrio.

- Richiesta: la cittadinanza può essere concessa ai cittadini stranieri o agli individui privi di cittadinanza che si qualificano per l'inclusione di una delle seguenti tre categorie:

- è nato in Romania ed è in attualità di risiedervi;
- ha assunto la residenza in Romania per almeno otto anni; o
- è stato sposato con un cittadino rumeno per almeno cinque anni.

Tutti i candidati all'acquisizione della cittadinanza rumena devono avere almeno 18 anni di età, e devono dimostrare una buona conoscenza della lingua e della cultura del Paese.

Esiste poi tutta una serie di condizioni / requisiti che possono consentire la riduzione della tempistica per ottenere la cittadinanza rumena, quando il richiedente:

- è una personalità riconosciuta a livello internazionale;
- è il cittadino di uno Stato membro dell'Unione europea;
- ha lo status di rifugiato;
- ha investito in Romania somme superiori al milione di euro.

Negli ultimi anni, soprattutto dopo il 1° gennaio 2007, data d'ingresso della Romania nell'U.E., in Moldavia si è assistito ad una vera e propria corsa alla richiesta della cittadinanza rumena, e dunque all'ottenimento del relativo passaporto, ciò al fine di poter godere dei vantaggi derivanti dall'ingresso della Romania nell'UE.

È stato stimato che circa 500.000 moldavi abbiano acquisito la doppia cittadinanza. A tal proposito si può ragionevolmente pensare, quindi, che un certo numero di moldavi si sia stabilito anche in Italia “approfittando” di questo espediente, figurando nelle statistiche ufficiali come cittadino romeno.

La questione è così diffusa che ha creato anche tensione tra i due Stati; con la Moldavia che si è appellata più volte all'Unione europea affinché intervenga sulla politica adottata da Bucarest in materia di cittadinanza. Non potendo in alcun modo influenzare la Romania sulla questione, le autorità moldave hanno sempre cercato di coinvolgere le istituzioni della UE al fine di ottenere uno stop riguardo la politica rumena in ordine alla concessione della cittadinanza ai moldavi.

Come facilmente intuibile, in ambiti legislativi come quelli appena indicati, è immancabile, ed ovviamente prevedibile, che le organizzazioni criminali abbiano fiutato il business della doppia cittadinanza! Così, se vuoi diventare un cittadino di un Paese parte dell'Unione europea, tutto ciò di cui hai bisogno sono: pazienza, denaro contante, ed i giusti collegamenti tra gli “intermediari di cittadinanza” ed i burocrati corrotti di Bucarest e Chiinău! Dopo qualche mese il nostro cittadino moldavo diventa anche, ed a tutti gli effetti, un cittadino rumeno, e quindi unione, libero di entrare, uscire e soggiornare in tutta la UE, Italia compresa.

È bene chiarire che il soggetto in possesso della doppia cittadinanza sarà ovviamente in grado di mostrare documenti identificativi e/o di guida e circolazione validi, emessi da entrambi gli Stati interessati; documenti nei quali, altrettanto ovviamente, sarà indicata una diversa cittadinanza.





Esempio di persona con doppia cittadinanza in possesso di due passaporti

In caso di identificazione del cittadino che gode del diritto di doppia cittadinanza entrambi i documenti eventualmente esibiti - *delitti contro la fede pubblica a parte* - sono da ritenere validi e corretti purché si tratti di documenti identificativi e giuridicamente idonei, ad esempio la carta d'identità sarà idonea ad identificare il cittadino romeno (*poiché unionale*) ma non avrà alcun valore se si tratta di un cittadino moldavo (*ossia straniero*). Tuttavia, fatto salvo quanto appena detto, meglio sarebbe se gli organi di controllo si abituassero ad indicare negli eventuali atti prodotti il particolare status di doppia cittadinanza indicando gli estremi di entrambi i documenti esibiti.

Per quanto riguarda la patente di guida, questione che suscita le maggiori perplessità da parte del personale operante, perplessità per altro assolutamente ingiustificata se si considera che il soggetto in possesso della doppia cittadinanza può esibire una autorizzazione alla guida rilasciata da uno dei due Paesi di cui possiede la cittadinanza, ovviamente nel caso in esame Moldova/Romania si applicherà un regime diverso rispetto al fatto di mostrare una patente unionale (Romania) piuttosto che una patente straniera (Moldova).

Va però specificato che mentre la questione del possesso di due o più patenti da parte dello stesso soggetto è ben normata a livello unionale, dove si prescrive che tra gli Stati membri dell'Unione europea e dello Spazio economico europeo non è ammesso possedere due o più patenti di guida, nemmeno nel caso di iscrizione all'AIRE (*Anagrafe Italiani Residenti all'Estero*), principio da sempre contenuto nelle direttive comunitarie e nei decreti di recepimento concernenti le patenti di guida succedutisi nel tempo - per *ultima la direttiva 2006/126/CE* -, per quanto riguarda invece le patenti straniere non esistono norme in tal senso.

Da considerare, in fine, che la patente straniera (*ossia extra UE*), dopo un anno dall'acquisita residenza in Italia del titolare perde ogni efficacia ed è quindi di fatto inutilizzabile sul territorio nazionale, condizione quest'ultima che almeno in astratto renderebbe ininfluenza il suo ritiro; ciò anche in considerazione della circostanza legata al fatto che il documento potrebbe essere invece utilizzato, qualora ancora valido, nel Paese d'origine del titolare.

Scelto quale patente esibire, sicuramente quella romena, non fosse altro per il fatto derivante dalla possibilità di condurre liberamente veicoli in tutta la macro area U.E. / S.E.E. senza particolari vincoli, il titolare sarà soggetto al regime al quale soggiacciono TUTTI i cittadini unionali, cioè a prescindere dalla sua doppia cittadinanza.

Diversa è la questione della residenza, che deve essere sempre una sola, ossia quella del luogo di dimora abituale. Inoltre va tenuto presente che i cittadini rumeni con doppia cittadinanza non sono tenuti a stabilire la loro residenza in Romania, quindi nel caso del nostro Moldavo/Romeno, può tranquillamente continuare a mantenere la propria residenza in Moldova o in altro paese UE, compresa ovviamente l'Italia o straniero, senza che questo comporti nessuna violazione di norme. ■

**\*Esperto internazionale e consulente in materia già Ispettore della Polizia di Stato Consigliere Nazionale ASAPS**

**\*\*Ispettore Superiore s.U.P.S. della Polizia di Stato Direttore Il Settore Sezione Polstrada La Spezia Consigliere Nazionale ASAPS**

Riferimenti normativi	Bibliografia
Legge 5 febbraio 1992, n. 91 Convenzione di Strasburgo del 1963	R. Chianca – G. Fazzolari "L'identificazione dei cittadini comunitari e stranieri" Maggioli Modulgrafica R. Chianca – G. Fazzolari "Prontuario per il controllo di stranieri e comunitari" Maggioli editore
	Approfondimenti tratti dal portale <a href="http://www.vehicle-documents.it">www.vehicle-documents.it</a>

# Legalità e sicurezza sul territorio

**PIEMME® Ri.V.O.Li per Android®**

un unico sistema davvero tascabile per l'accertamento delle violazioni al C.d.S., la comunicazione e l'accesso a dati e informazioni

**Affidabile. Sicuro. Veloce.**

Verbalizzare non è mai stato più semplice.

Tecnologia bluetooth e sistema **WiFi**

per ottenere il massimo.

Ovunque.



## I SERVIZI DISPONIBILI SONO

- Strade e violazioni tabellati
- Rilevazione violazioni
- Abbinamento di immagini alla violazione
- Stampa del preavviso
- Rivelazione "verbali al volo"
- Invio dei verbali redatti al sistema in tempo reale
- Consultazione del prontuario elettronico
- Visura per verifica revisione
- Visura per verifica copertura assicurativa



Il Sistema è nelle tue mani, con



## NCC e Taxi: cosa sta succedendo e cosa accadrà

**L**a sfida che si combatte in questi mesi sulla mobilità urbana è fondamentale per il nostro Paese. La vera posta in palio non sta tanto nel conflitto trilaterale che si combatte fra tassisti, noleggiatori Ncc e Uber, quanto nell'assetto che prenderanno i servizi di mobilità urbana non di linea dopo questa partita. Il bivio è fra uno status quo che frena o l'apertura di un mercato dalle potenzialità enormi (con benefici potenziali anche per gli attori attuali).

### La Legge che regola Taxi e Ncc

Il servizio di noleggio con conducente con autovetture, analogamente al trasporto di piazza o taxi, rientra tra i **servizi pubblici non di linea** e quindi è un servizio finalizzato al trasporto **collettivo o individuale** di persone, **non continuativo e non periodico**, secondo orari ed itinerari non fissi ma stabiliti caso per caso, attivato a richiesta del fruitore.

Il noleggio con conducente in generale è disciplinato dall'art. 85 CDS in cui sono elencati i veicoli con cui è possibile effettuare il servizio:

1. **motocicli** con o senza sidecar;
2. **tricicli**;
3. **velocipedi e quadricicli** <sup>(1)</sup>;
4. **autovetture**;
5. **autobus**;
6. **autoveicoli per trasporto promiscuo o per trasporti specifici di persone**;
7. **veicoli a trazione animale**.

Il medesimo art. 85 CDS prevede, tuttavia, che il servizio sia disciplinato dalle leggi specifiche che regolano la materia:

1. legge 15.1.1992, n. 21 per il noleggio con conducente di **autovetture, motocarrozzette** (motocicli con sidecar), **veicoli a trazione animale e natanti**;

2. legge 11.8.2003, n. 218 e le relative leggi regionali per l'attività di noleggio di autobus con conducente.

Non esiste attualmente alcuna legge specifica di settore che disciplini il noleggio con conducente di motoveicoli e autoveicoli per trasporti specifici di persone (tra cui anche le autoambulanze ai sensi dell'art. 244 DPR n. 495/1992). L'esercizio dell'attività di noleggio con conducente per trasporto persone richiede il possesso di apposita autorizzazione comunale d'esercizio, riferita a ciascun veicolo, la cui carta di circolazione, che riporta espressamente l'indicazione dell'uso cui il veicolo è destinato, è rilasciata sulla base di tale autorizzazione che ne costituisce parte integrante.

### VEICOLI

Sono previste disposizioni specifiche in ordine alle caratteristiche delle autovetture che devono:

1. portare, all'interno del parabrezza anteriore e sul lunotto posteriore, un contrassegno con la scritta "NOLEGGIO";
2. essere dotate di una targa posteriore inamovibile recante la dicitura "NCC";
3. essere dotate dello stemma del comune che ha rilasciato l'autorizzazione;
4. essere dotate di un numero progressivo.

Sulle autovetture autorizzate ad effettuare attività di noleggio con conducente dotate di cinture di sicurezza, i bambini aventi altezza inferiore a 1,5 m possono essere trasportati senza utilizzare le cinture o impiegare i dispositivi di ritenuta per bambini a condizione che siedano sui sedili posteriori e siano accompagnati da una persona di almeno 16 anni. In ogni caso non è consentito il trasporto in soprannumero di più di due bambini.

Il servizio deve essere accessibile a tutte le persone con disabilità. I comuni, nei regolamenti, dettano norme per stabilire specifiche condizioni di esercizio per il trasporto di persone portatrici di handicap, nonché il numero ed il tipo di veicoli già esistenti da attrezzare anche per il trasporto di persone con disabilità di particolare gravità.

Gli autoveicoli da noleggio con conducente devono essere sottoposti a revisione annuale presso gli UMC o presso le officine autorizzate.

### SANZIONI

Il regime sanzionatorio è disciplinato dall'art. 85 CDS e dalla legge n. 21/1992 con riferimento alle seguenti ipotesi sanzionatorie:

1. adibire a **noleggio con conducente** un veicolo non destinato a tale uso, o senza la prescritta autorizzazione (dalla carta di circolazione è possibile rilevare l'uso cui il veicolo è destinato; ad es. un'autovettura in uso proprio che viene invece noleggiata, oppure l'utilizzo in servizio NCC di un'autovettura destinata invece a servizio da piazza. La

sanzione pecuniaria è più aspra se viene adibito a noleggio con conducente un autobus non destinato a tale uso. La norma trova evidentemente un suo fondamento per il fatto che la circolazione di un autobus è suscettibile di arrecare danni maggiori di quelli di un'autovettura, almeno in linea di principio, ove si faccia riferimento al numero di passeggeri che un autobus può trasportare, nonché alle dimensioni e massa superiori a quelle di altri veicoli e quindi con una ben diversa potenzialità di danno);

2. **noleggio con conducente di un'autovettura, in possesso della relativa autorizzazione**, senza ottemperare alle sue prescrizioni o alle norme in vigore. In questo caso la sanzione più severa è prevista per le autovetture.

Sia in questo come nel precedente caso l'art. 85, c. 4, prevede una sanzione pecuniaria e la sospensione della carta di circolazione da 2 a 8 mesi.

La carta di circolazione viene ritirata e trasmessa all'UMC territorialmente competente in relazione al luogo ove è stata contestata l'infrazione. Il veicolo viene autorizzato a circolare per la via più breve fino al luogo indicato dall'interessato e viene sottoposto a fermo amministrativo per tutta la durata di sospensione della carta di circolazione;

3. **noleggio con conducente di veicolo diverso da autovettura, in possesso della relativa autorizzazione**, ma senza ottemperare alle sue prescrizioni o alle norme in vigore. È prevista in questo caso una sanzione meno severa e il ritiro della carta di circolazione in luogo della sua sospensione; l'art. 85 c. 4 bis prevede espressamente in questo caso il ritiro dell'autorizzazione che, in realtà, andrebbe operato anche nel caso precedente.

I precedenti richiami all'inosservanza delle "norme in vigore" si riferiscono essenzialmente alle disposizioni della legge n. 21/1992 che, con l'art. 11 bis, introdotto dalla legge 27.2.2009 n. 14, ha previsto in aggiunta alle sanzioni disposte dall'art. 85 CDS, la sospensione dal ruolo per periodi crescenti a seconda del numero di violazioni commesse agli artt. 3 e 11 della stessa legge (sanzioni attualmente sospese. Vgs. Nota 2).

### REGOLE ATTUALI: Milleproroghe ed emendamenti

In febbraio è stato dato via libera al Milleproroghe, con il contestatissimo emendamento Lanzillotta sul trasporto. Nonostante il governo si fosse impegnato a pubblicare entro trenta giorni la legge di riordino sul settore, ciò ancora non è avvenuto. Le previsioni riguardavano le licenze territoriali per Uber e i noleggiatori eliminando l'obbligo di rientrare nella rimessa ogni volta che si finisce concludere un servizio, lotta agli autisti abusivi e conferma del divieto per UberPop, maggiore regolamentazione delle piattaforme online. Il ministro dei Trasporti Graziano Delrio ha promesso ai tassisti che le nuove norme verranno discusse con tutte le parti interessate.

Un provvedimento atteso dal 2009, da quando cioè la legge 27/02/2009 n. 14 (2) interviene modificando la vecchia legge sul trasporto, la n. 21/92, con norme draconiane sul noleggio con conducente: obbligo di "stazionamento" solo all'interno



gli autisti di Uber e gli Ncc debbano rientrare in rimessa e non possano sostare ovunque. Quindi quest'obbligo cadrà definitivamente, anche se ci sarà un vincolo territoriale, più ampio però, magari di carattere regionale: è possibile che dunque il potere di rilasciare le autorizzazioni passi dai Comuni alle Regioni. Ed è possibile che il governo intervenga anche sulle piattaforme, imponendo maggiore trasparenza sulle tariffe.

In verità, dopo quasi tre anni dall'approvazione in Consiglio dei ministri e una lunga serie di *stop and go*, il disegno di legge sulla concorrenza è diventato legge: il Senato l'ha approvato in quarta lettura con la fiducia (146 i sì, 113 i contrari).

Un'altra misura che ha fatto discutere è la delega al governo per riformare il trasporto pubblico non di linea, cioè i **taxi**, in rivolta contro i nuovi servizi di noleggio con conducente gestiti tramite app. Il ddl prevede che il governo debba adottare **entro 12 mesi** un decreto legislativo di riforma organica. Tra i principi e criteri da rispettare c'è la previsione di armonizzare l'offerta di servizi "alle **nuove forme di mobilità** che si svolgono grazie ad applicazioni web che utilizzano piattaforme tecnologiche per l'interconnessione dei passeggeri e dei conducenti" e la richiesta di "adeguare il **sistema sanzionatorio** per le violazioni amministrative, individuando sanzioni efficaci, dissuasive e proporzionate alla gravità della violazione, anche ai fini di contrasto di fenomeni di **abusivismo**".

I vincoli all'attività di noleggio con conducente (Ncc) in chiave antiabusivismo sarebbero ancora validi se l'ultimo decreto milleproroghe non li avesse espressamente sospesi col cosiddetto emendamento Lanzillotta che in febbraio scatenò le proteste dei tassisti. In compenso, gli autisti Ncc non possono subire sanzioni per non aver rispettato uno di questi vincoli, ad esempio il divieto di stazionamento su strada pubblica, ovvero se sono stati ingaggiati con un appalto da un committente unico e messi al servizio della sua clientela.

La competizione fra le varie categorie di trasporto dovrebbe avvenire con altri sistemi, certamente dividendo servizi e operatori per tipologia e fascia di qualità (e di costo per l'utente) ma non sempre in difesa, chiudendo e vincolando, bensì con un'apertura che consenta di ingrandire la torta di un mercato che domanda più servizi e più articolati e che la tecnologia oggi consente di svolgere in modo più efficiente raggiungendo direttamente e meglio l'utente.

Guardando sempre al passato, difendendo sempre i piccoli "orticelli", si rinuncia a crescere, ci si condanna a un avvenire piccolo e si fanno vincere i soliti intermediari che hanno tutto l'interesse a difendere lo *status quo*. Antitrust e Autorità di regolazione dei trasporti hanno già detto qual è la soluzione per affrontare questi temi guardando avanti e provando a dare alle nostre città (ma anche ai nostri tassisti) la possibilità di crescere per il bene di un pubblico servizio sempre più efficace. ■

**\*Capitano della G.d.F.**

delle rimesse o "presso i pontili di attracco", all'interno dello stesso Comune che ha emesso la licenza, con sanzioni molto dure che vanno dalla sospensione della licenza alla cancellazione dal ruolo. Norme così dure da non essere mai applicate: in realtà il contestatissimo emendamento proposto dalla senatrice Linda Lanzillotta (Pd), che sospende l'efficacia di questa norma che limita l'operatività degli Ncc (e adesso anche di Uber, visto che in Italia Uber è soggetto alla medesima regolamentazione) è l'ennesimo di una lunga serie, avviata a pochi giorni dall'entrata in vigore della legge 14/2009, che pertanto non è mai stata applicata. Nel 2009 sono intervenute quattro proroghe, tre nel 2010, poi si è passati alle proroghe annuali, per lo più inserite nei precedenti "Milleproroghe".

E così si è fatto anche nel 2017. Solo che questa proroga dovrebbe essere ultima, perché il governo si è impegnato, per fermare i tassisti inferociti, a promulgare finalmente la legge di riordino del settore. Che però non sarà, e non può essere, quella sperata dai tassisti, cioè quella che limita fortemente i noleggiatori e Uber. UberPop in Italia è vietato: i privati non possono improvvisarsi tassisti, come avviene in altri Paesi. Possono lavorare come autisti Uber solo gli autisti con licenza di noleggio con conducente: l'unica differenza rispetto ai vecchi Ncc è che le prenotazioni vanno fatte sull'App di Uber, da scaricare sugli smartphone. E che Uber ha le sue tariffe, non si paga in contanti ma solo con carta di credito e PayPal. Per il resto, gli autisti di Uber devono avere oltre alla licenza Ncc la patente KB.

Il divieto per UberPop sicuramente rimarrà. Ma per il resto sembra sia tutt'oggi assurdo e anacronistico pensare che

**Note**

(1) Categoria di veicoli introdotta nell'art. 85 CDS dall'art. 13 bis della legge 21.2.2014 n. 9 di conversione del DL 23.12.2013 n. 145.  
(2) Per meglio comprendere le modifiche apportate alla Legge Quadro per il trasporto di persone mediante autoveicoli non di linea (NCC e TAXI), Legge 15 Gennaio 1992 n. 21, appare doveroso riportare quelle più incisive inserite nella legge n. 14 del 27.02.2009 di conversione del D.L. del 30.12.2008 n. 207 (attualmente sospese in virtù del DL n. 244/2016 articolo 9 comma 3 (Proroga di termini in materia di infrastrutture e trasporti) in quanto interviene nuovamente sulla SOSPENSIONE DELL'EFFICACIA DI CUI all'articolo 29, comma 1-quater. In aggiunta alla appena citata proroga, vengono approvati, inoltre, una serie di emendamenti, a firma della Senatrice Linda LANZILLOTTA - ddl concorrenza S.2085 TPL non di linea - nella notte del 15 febbraio 2017, i quali apportano importanti modifiche alla legge n. 21 del 1992 tra cui l'eliminazione in tutto o in parte di quanto di seguito elencato:

I. Art. 3 (Servizio di Noleggio con Conducente) comma 1 "Il servizio di Noleggio con Conducente si rivolge all'utenza specifica che avanza, presso la rimessa, apposita richiesta per una determinata prestazione a tempo e/o viaggio; comma 2 "Lo stazionamento dei mezzi deve avvenire all'interno delle rimesse o presso i pontili di attracco; comma 3 "La sede del vettore e la rimessa devono essere situate, esclusivamente, nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione.

II. Art. 5-bis (Accesso nel territorio di altri comuni) comma 1 "Per il servizio di Noleggio con Conducente i comuni possono prevedere la regolamentazione dell'accesso nel territorio o, specificatamente, all'interno delle aree a traffico limitato dello stesso, da parte dei titolari di autorizzazioni rilasciate da altri comuni, mediante la preventiva comunicazione contenente, con autocertificazione, l'osservanza e la titolarità dei requisiti di operatività della presente legge e dei dati relativi al singolo servizio per cui si inoltra la comunicazione e/o il pagamento di un importo di accesso".

III. Art. 8 (Modalità per il rilascio delle licenze e delle autorizzazioni) comma 3 "Per poter conseguire e mantenere l'autorizzazione per il servizio di Noleggio con Conducente è obbligatoria la disponibilità, in base a valido titolo giuridico, di una sede, di una rimessa o di un pontile di attracco situati nel territorio del comune che ha rilasciato l'autorizzazione".

IV. Art. 11 (Obblighi dei titolari di licenza per l'esercizio del servizio di Taxi e di autorizzazione per l'esercizio del servizio di Noleggio con Conducente) comma 3 "Nel servizio di noleggio con conducente, esercitato a mezzo di autovetture, è vietata la sosta in posteggio di stazionamento su suolo pubblico nei comuni ove sia esercito il servizio di taxi. In detti comuni i veicoli adibiti a servizio di noleggio con conducente possono sostare, a disposizione dell'utenza, esclusivamente all'interno della rimessa. I comuni in cui non è esercito il servizio taxi possono autorizzare i veicoli immatricolati per il servizio di noleggio con conducente allo stazionamento su aree pubbliche destinate al servizio di taxi. Ai veicoli adibiti a servizio di noleggio con conducente è consentito l'uso delle corsie preferenziali e delle altre facilitazioni alla circolazione previste per i taxi e gli altri servizi pubblici"; comma 4 "Le prenotazioni di trasporto per il servizio di noleggio con conducente sono effettuate presso la rimessa. L'inizio ed il termine di ogni singolo servizio di noleggio con conducente devono avvenire alla rimessa, situata nel comune che ha rilasciato l'autorizzazione, con ritorno alla stessa, mentre il prelievamento e l'arrivo a destinazione dell'utente possono avvenire anche nel territorio di altri comuni. Nel servizio di noleggio con conducente previsto l'obbligo di compilazione e tenuta da parte del conducente di un "foglio di servizio" completo dei seguenti dati:

- a) fogli vidimati e con progressione numerica;
- b) timbro dell'azienda e/o società titolare della licenza. La compilazione dovrà essere singola per ogni prestazione e prevedere l'indicazione di:
  - 1) targa veicolo;
  - 2) nome del conducente;
  - 3) data, luogo e km. di partenza e arrivo;
  - 4) orario di inizio servizio, destinazione e orario di fine servizio;
  - 5) dati del committente. Tale documentazione dovrà essere tenuta a bordo del veicolo per un periodo di due settimane".

V. Art. 11-bis (Sanzioni) comma 1 "Fatto salvo quanto previsto dagli articoli 85 e 86 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e dalle rispettive leggi regionali, l'inosservanza da parte dei conducenti di taxi e degli esercenti il servizio di noleggio con conducente di quanto disposto dagli articoli 3 e 11 della presente legge è punita:

- a) con un mese di sospensione dal ruolo di cui all'articolo 6 alla prima inosservanza;
- b) con due mesi di sospensione dal ruolo di cui all'articolo 6 alla seconda inosservanza;
- c) con tre mesi di sospensione dal ruolo di cui all'articolo 6 alla terza inosservanza;
- d) con la cancellazione dal ruolo di cui all'articolo 6 alla quarta inosservanza".



# Il Mobility Management

**O**fenomeni legati alla congestione stradale sono accentuati dal concentrarsi del traffico nelle ore di punta - al mattino dalle ore 8 e le 9 e al pomeriggio dalle 17 alle 20 - da qui si comprende l'importanza di intervenire su questa fascia temporale e sui flussi di spostamento *casa-lavoro* che rappresentano un segmento per il quale è possibile individuare soluzioni collegate alla specificità degli spostamenti che hanno destinazione vincolata e per il fatto che gli utenti si conoscono o comunque fanno parte della stessa azienda.

Sono queste le considerazioni che stanno alla base della riscoperta dell'importanza del governo della mobilità in particolare nel settore degli spostamenti *casa-lavoro*.

**Mobility Management significa promozione della mobilità sostenibile nonché gestione della domanda di trasporto privato tramite il cambiamento del comportamento degli utenti.**

Le attività di Mobility Management prevedono **misure cosiddette "soft"** - leggere - come l'informazione e la comunicazione, l'organizzazione dei servizi nonché il coordinamento delle attività e delle funzioni di diversi partner. Le misure "soft" hanno la funzione di migliorare l'efficacia delle **misure cosiddette "hard"** - pesanti - che riguardano azioni costose come l'incremento del trasporto pubblico, la realizzazione di strade o di piste ciclabili.

Attraverso le misure di "Mobility management" si può gestire la domanda di mobilità utilizzando un insieme di misure che, rivolte a migliorare la mobilità di persone veicoli e merci nelle aree urbane, utilizzano azioni finalizzate alla salvaguardia e alla valorizzazione dell'ambiente mediante soluzioni innovative e a basso impatto ambientale.

Poiché il Mobility Management punta a cambiamenti volontari dei comportamenti, occorre promuovere azioni di "marketing" per valorizzare le modalità alternative. Questo approccio ha avuto un largo successo in Olanda dove il Ministero dei

Trasporti ha avviato una attiva politica volta ad offrire soluzioni alternative all'uso dell'auto individuale investendo risorse significative ed ottenendo risultati interessanti. Anche sulla base delle esperienze straniere, in Italia è stata introdotta **la figura dei Mobility Manager** aziendali con il decreto "Mobilità Sostenibile nelle Aree Urbane" del 27 marzo 1998.

Compito di queste figure professionali è quello di incentivare i dipendenti ad adottare forme di spostamento alternative all'uso individuale dell'auto privata e di proporre buone alternative. I Mobility Manager Aziendali, al fine di individuare soluzioni concrete, si interfacciano con il **Mobility Manager di Area** figura prevista all'interno dalle rispettive Amministrazioni pubbliche.

Nel 2001 si è svolta a Roma la prima Conferenza nazionale dei Mobility Manager mentre a livello internazionale è attiva la European Platform on Mobility Management (EPOMM), finanziata dalla Commissione europea, che costituisce un importante strumento per il confronto delle esperienze locali e lo scambio/condivisioni delle buone pratiche.

Il successo di queste politiche è fondamentale sia per il raggiungimento degli obiettivi previsti dalla direttiva europea sulla qualità dell'aria - in particolare per le polveri fini (PM10) che superano i limiti in molte aree urbane - che per contenere la crescita delle emissioni di anidride carbonica facilitando quindi il raggiungimento degli obiettivi del Protocollo di Kyoto.

**Il Mobility Manager di Area** è l'interlocutore di riferimento del Mobility Manager Aziendale, ha un'importante funzione di coordinamento e funge da intermediario tra tutte le differenti parti coinvolte orienta, supporta e coordina i Mobility Manager Aziendali, raccoglie le loro esigenze ed elabora le strategie orientate alla gestione della mobilità *casa-lavoro* nel suo complesso. Il Mobility Manager di Area introduce le azioni di Mobility Management e pertanto le misure cosiddette "soft", si concentra sullo studio dei comportamenti degli utenti e sulla domanda di trasporto a livello aggregato, in modo da individuare e dimensionare le possibili azioni applicabili in

ciascuna impresa migliorando la mobilità dei lavoratori stessi. Il suo compito è quello di sviluppare uno schema generale, promuovere le misure implementate ed utilizzare schemi di coinvolgimento e partecipazione dei lavoratori e dei datori di lavoro utili per l'individuazione e la gestione di opzioni alternative all'uso dell'auto privata.

L'obiettivo principale del **Mobility Manager di Area** è quello di ridurre i livelli d'inquinamento, introdurre servizi innovativi per la mobilità, individuare nuove nicchie di mercato per esercenti pubblici e privati, conferire maggiore centralità alle politiche di governo della domanda di mobilità.

È stato dimostrato che l'uso del veicolo individuale è spesso motivato dalla percezione di risparmiare tempo e denaro, dalla mancanza o inadeguatezza del trasporto pubblico e da altri fattori come la necessità di utilizzare l'auto per spostamenti personali o d'affari ma soprattutto dalla disponibilità di parcheggio che incoraggia di gran lunga l'uso dell'automobile infatti è stata verificata minor propensione all'uso del veicolo privato in aree con sosta a pagamento. Il Mobility Manager d'Area deve pertanto trovare le modalità per interferire sulle politiche di tariffazione della sosta insieme a misure di incentivazione all'uso del trasporto pubblico, della modalità ciclabile, di quella pedonale e delle altre eventuali opzioni disponibili per il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Attraverso semplici operazioni di ricerca e di dialogo con i Mobility manager aziendali il Mobility Manager di Area può seguire l'implementazione del Mobility Management delle aziende interessate, valutare le misure di maggior successo e i contributi ottenibili da ognuna di esse.

**Il Mobility Manager Aziendale** ha l'incarico di ottimizzare gli spostamenti *casa-lavoro* dei dipendenti, cercando di far ridurre il ricorso all'auto privata a favore di soluzioni di trasporto a basso impatto ambientale come il trasporto pubblico, la mobilità ciclabile, il car pooling, car e bike sharing.

Il Mobility Manager aziendale ha anche il compito di diffondere le *green practices* intese come una serie di strumenti e assetti organizzativi/gestionali volti a ridurre l'impatto dell'attività dell'azienda sull'ecosistema ed a implementare strategie orientate alla sostenibilità ambientale riconducibili ad attività riguardanti il miglioramento della logistica, il rinnovo della flotta aziendale che preveda l'acquisto

di mezzi sostenibili - *alimentazione a metano, elettrica o ibrida*, - installazione di colonnine per la ricarica elettrica, diffusione del telelavoro, installazione di servizi all'interno dell'azienda - *asilo aziendale o servizi proposti a cadenze temporali prestabilite come il servizio di lavanderia, laboratorio di analisi mediche, vendita di prodotti provenienti da aziende agricole a km 0 o altro* - .

Il Mobility Manager Aziendale, nell'intraprendere un progetto di sostenibilità aziendale per i dipendenti della sua azienda, deve effettuare delle analisi sulle abitudini di mobilità dei dipendenti per individuare azioni utili a ottenere gli scopi prefissati attraverso la redazione del Piano Spostamenti Casa Lavoro (PSCCL).

**Il Piano degli spostamenti casa-lavoro (PSCCL)** è costituito dall'*analisi* sugli spostamenti *casa-lavoro* dei dipendenti, dalla *messa a sistema* dei dati raccolti e dalla definizione di un *progetto* finalizzato al raggiungimento dello scopo. Il PSCCL deve essere in grado di suggerire misure di Mobility Management che siano alternative e più convenienti, rispetto all'uso dell'auto privata, proponendo misure utili per la razionalizzazione degli spostamenti *casa-lavoro* del personale dipendente, deve generare dei **cambiamenti volontari di comportamento** attraverso la dimostrazione dei benefici per il singolo dipendente in termini di tempo, riduzione dei costi, aumento del comfort, ma deve anche evidenziare i benefici per l'azienda in termini economici e/o di produttività oltre ai benefici per la collettività in termini di minori costi sociali.

Un importante elemento da spendere nel corso della campagna informativa per esplicitare il beneficio dell'iniziativa nei confronti del singolo lavoratore, dell'azienda, della collettività e stimolare la collaborazione/ l'adesione dei dipendenti, sta nell'evidenziare i vantaggi dell'operazione anche a livello del singolo dipendente.

**I vantaggi per il dipendente** riguardano i minori costi del trasporto, la riduzione dei tempi di spostamento, la possibilità di premi economici da parte dell'azienda, la riduzione del rischio di incidenti la maggiore regolarità nei tempi di spostamento, il minore stress psicofisico da traffico, l'aumento delle facilitazioni e dei servizi per coloro che già utilizzano modi alternativi e la socializzazione con i colleghi - *nel caso di gestione del*

*carpooling aziendale.*

**I vantaggi per l'azienda** la riduzione dei costi e dei problemi legati ai servizi di parcheggio, i migliori rapporti con gli abitanti dell'area circostante l'azienda - *più posti di sosta e meno rumore del traffico* - la riduzione dei costi per i rimborsi accordati sui trasporti, la riduzione dello stress per i dipendenti e il conseguente aumento della produttività, la riduzione dei costi dei trasporti organizzati o pagati dall'azienda, il conferimento di un'immagine aziendale aperta ai problemi dell'ambiente e la promozione di una filosofia aziendale basata sulla cooperazione.

**I vantaggi per la collettività** riguardano la riduzione dell'inquinamento atmosferico, benefici in termini di sicurezza, riduzione della congestione stradale e la conseguente riduzione dei tempi di trasporto.

È significativo osservare che, in alcuni casi, le aziende abbiano proceduto alla nomina del Mobility Manager ed alla redazione del PSCCL a seguito di sollecitazioni pervenute dagli organismi preposti al rilascio delle certificazioni per i sistemi di gestione ambientale conformi alla norma ISO 14001. Infatti trattandosi di questioni che investono direttamente le "prestazioni ambientali" dell'azienda, le abitudini di mobilità dei dipendenti in itinere sono viste dagli enti certificatori come uno dei punti cardine e su di esso le aziende devono dimostrare di aver effettuato interventi concreti di riduzione degli impatti ambientali. La nomina del Mobility Manager e la redazione ed applicazione del PSCCL diventano un'attività che le aziende non possono permettersi di trascurare.

**La sostenibilità aziendale** è ormai intesa dalle aziende come vantaggio competitivo ed è evidente come la sostenibilità ambientale sia collegata alle performance e al successo di un'impresa, le aziende hanno infatti la consapevolezza che esiste un legame crescente tra le *green practices* ed il successo in questo contesto, la sostenibilità cessa di essere meramente ambientale ed allarga i suoi confini al modello di business "sostenibile" dell'impresa. ■

**\*Arch. Mobility Manager Di Area  
Comune Di Parma**

## Dai nonni-vigile ai vigili-nonni



**Q**uesto 2017 che volge al termine, porta un sacco pieno di sorprese dal punto di vista previdenziale per le singole professioni. E' infatti in discussione la lista dei mestieri esclusi dall'aumento a 67 anni dell'età pensionabile, diventata anche "merce di scambio politico", per allungarne l'elenco, con una serie di considerazioni che vorremmo proporre agli attenti lettori. Alla base di scelte strategiche

per il mantenimento di ottimali condizioni di lavoro per milioni di persone, dovrebbero esserci criteri oggettivi, certificati da chi ha competenza, da chi può realmente attestare stress lavoro-correlati. Invece, è in atto una frenetica trattativa che lascia interdetti. Qualche esempio. Prendiamo l'ultimo elenco pubblicato dalle agenzie di stampa: maestre di asilo nido e di scuola materna (ma non i professori delle scuole medie e superiori), infermieri e ostetriche che fanno i turni di notte (ma non i medici), macchinisti ferroviari, camionisti, gruisti, muratori, facchini, badanti di persone non autosufficienti, addetti alle pulizie, addetti alla raccolta dei rifiuti, conciatori di pelli, marittimi, operai della siderurgia, braccianti agricoli, stampatori a caldo.

Tutti mestieri con alte criticità e che vanno rispettati. Ma non comprendiamo come mai siano state escluse alcune categorie. Tra questi gli addetti ai servizi di polizia locale, ufficiali e agenti che lavorano su strada e a tutela dei propri concittadini. Nelle forze di polizia esistono in leggi e accordi quadro decentrati, norme che tutelano chi si avvicina alla tanto meritata pensione, anche grazie a specifici riconoscimenti proprio per il delicato ed impegnativo lavoro svolto. Per la polizia locale le norme contrattuali sono quelle valide per tutto il comparto enti locali. Tra l'addetto all'anagrafe e l'agente non sussiste alcuna differenziazione. E qui sta il punto. Come si può solamente immaginare che un agente possa essere reattivo, scattante, pronto a gestire le decine di interventi che in ogni turno è chiamato a realizzare su strada, specie nelle medio-grandi città italiane.

Pensiamo a reparti operativi dediti al contrasto al degrado, alla tutela della sicurezza urbana e al contrasto alla micro-criminalità di strada. Pensiamo solamente ai rilievi di un incidente stradale, magari grave, con le nuove norme sull'omicidio stradale e la raccolta di ogni fonte di prova utile alla ricostruzione del sinistro, ma riflettiamo solamente un attimo, pensando a coloro che svolgono turni ciclici in quinta, con le sere, i pomeriggi, le mattine e le notti,

con ogni tipo di clima, dal freddo artico al caldo tropicale tipico delle ultime estati. Mescoliamo il tutto e pensiamo ad un agente che si trovi davanti ad una scuola come ogni santa mattina, dove si trovano anche i nonni-vigile, quelle splendide figure che aiutano gli scolari ad attraversare la strada, a far rispettare i divieti di sosta davanti ad un cavalletto con la segnaletica stradale (senza l'autorità giuridica), ad impedire che mamme e papà parcheggino l'auto fin dentro il cortile della scuola.

Ebbene - se nessuno si degnerà di ripensare queste norme - sarà possibile trovare il vigile-nonno (a 64, 65, 66 anni) più vecchio del nonno-vigile che avrà a fianco. Con tutti i nuovi compiti affidatigli tra il 1986 (anno dell'approvazione della legge quadro sulla polizia municipale nr. 65/1986) e il 2017 (con le nuove norme in materia di sicurezza urbana e delle direttive per la riorganizzazione delle competenze delle Forze di Polizia, provvedimenti legislativi introdotti dal Ministero dell'Interno, dove ai vigili vengono dati chiari compiti sui rilievi di incidente stradale). Insomma già oggi ci sono appartenenti che hanno più di 60 anni ancora in strada magari impegnati con un delicato trattamento sanitario obbligatorio o con un fermo di identificazione a contatto con soggetti che hanno un terzo dell'età del vigile. A causa del blocco delle assunzioni, i Comandanti sono stati costretti a mandare in strada chiunque fosse idoneo. Il disagio esistente però ha ormai superato ogni limite.

Crediamo che sia giunto il momento di fermarsi ad analizzare la questione "polizia locale", una volta per tutte, perché il rischio è quello di avere un maratoneta spompato che non riesce neppure a superare il primo chilometro di gara. In alcuni casi neanche a partire. E di chilometri da fare ce ne sono decine. Parlamentari, dirigenti della Funzione pubblica, Inps, Anci, sindacati, chiudetevi tutti dentro una stanza per trovare un accordo e provate a leggere i rapporti di servizio di un normale Comando di Polizia Locale, oppure fate una visita professionale in una normale giornata magari durante le feste di Natale oppure a Ferragosto, sulle strade di notte. Forse riuscirete a comprendere meglio quale lavoro usurante sia oggi quello dell'agente o ufficiale di polizia locale.

Qualcuno vuole dare un segnale di attenzione alla questione lavori usuranti e polizia locale?

**\*Comandante Corpo Polizia Municipale di Verona**

## Osservatorio ASAPS Anche nel 2017 gli incidenti stradali sono la prima causa di morte per gli operatori di polizia

Nei primi 9 mesi del 2017 sono 12 le vittime, 4 in servizio e 8 per incidenti in itinere



**I**l primi 9 mesi del 2017 confermano: sono gli incidenti stradali il primo pericolo per gli operatori di polizia di tutti i corpi. Da gennaio a settembre l'Osservatorio ASAPS ha registrato 11 incidenti mortali nei quali hanno perso la vita 12 operatori di polizia, 11 uomini e una donna il Sost. Commissario Nicoletta Missiroli della Questura di Ravenna deceduta col collega Pietro Pezzi in un terribile schianto contro un albero nel settembre scorso. Sono stati in totale 4 i morti in servizio, 3 appartenenti alla Polizia di Stato e 1 appartenente alla Polizia Locale, l'ispettore Mauro Dodi. Sono state 8 le vittime per incidenti in itinere, mentre andavano a svolgere il loro turno di

servizio o erano di ritorno. Ancora 3 appartenenti alla Polizia di Stato, 2 Carabinieri, 2 appartenenti alla Guardia di Finanza, e 1 agente della Polizia Locale. Sono stati 3 gli incidenti in auto con 4 morti, 7 gli incidenti con una moto e un investimento su strada. In 10 incidenti la vittima era il conducente in uno era il trasportato, 1 investito. Sono stati 8 gli incidenti avvenuti di giorno e 3 in ore notturne. 3 gli incidenti mortali avvenuti in Emilia Romagna, 2 nelle Marche, 1 in Veneto, Campania, Puglia, Sicilia, Calabria, Lazio.

L'ASAPS prosegue la sua campagna per l'uso delle cinture di sicurezza da parte degli operatori di polizia in servizio. Il rischio più elevato per le divise rimane la strada.

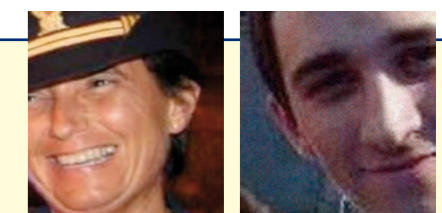
### OSSERVATORIO "CADUTI STRADALI FFP" REPORT 2017 Copyright © ASAPS 2001-2017 tutti i diritti riservati

2017	SERVIZIO	ITINERE	INVESTITI	CONDUCENTE	TRASP.TO	MORTI	di cui in servizio	di cui in itinere	FERITI	di cui in servizio	di cui in itinere	AUTO	MOTO
POL. DI STATO	2	3	0	5	1	6	3	3	0	0	0	3	2
CARABINIERI	0	2	0	2	0	2	0	2	0	0	0	0	2
POL. LOCALE	1	1	1	1	0	2	1	1	0	0	0	0	1
G. DI FINANZA	0	2	0	2	0	2	0	2	0	0	0	0	2
C. FORESTALE	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
P. PENITENZIARIA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
V. DEL FUOCO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

DIURNI 8 NOTTURNI 3 DI CUI DONNE 1

### GRAZIE RAGAZZI!!

**La gratitudine dell'ASAPS per la donazione fatta dagli Allievi del "IX° Corso Vice Ispettori" della Scuola di Spoleto in memoria del Sost. Commissario Nicoletta Missiroli e dell'agente Pietro Pezzi deceduti in un grave incidente in servizio a Ravenna nel settembre scorso.**



Apprendo con immenso piacere dall'amico e vostro collega Roy Pietrucci della generosa donazione fatta da tutti voi Allievi "IX Corso Vice Ispettori" della Scuola di SPOLETO in favore dell'ASAPS (Associazione Sostenitori e Amici Polizia Stradale). La nostra Associazione è "sul campo" da più di 25 anni e lotta giornalmente, facendo anche campagne che coinvolgono Istituzioni e mass-media, in favore di tutto ciò che ruota intorno all'universo "SICUREZZA STRADALE". A volte però ci si dimentica di quel particolare settore della SICUREZZA STRADALE nel servizio di polizia. Ma non noi!! Ve lo dimostra il fatto che proprio il numero di Dicembre della nostra rivista "Il Centauro" è dedicato in gran parte a questa tematica con numeri statistici (e non parole) che gridano attenzione! L'incidente di Nicoletta e Pietro in quella tragica notte a Lido Adriano (RA) ha purtroppo contribuito ad incrementare questi numeri e questo fatto non può essere dimenticato come

un semplice episodio di fatalità! Per questo noi, anche tramite il sito [www.asaps.it](http://www.asaps.it), continueremo a batterci affinché si prenda coscienza che la strada, ancora oggi, è il maggior nemico della Polizia di Stato. Tutti voi andrete a ricoprire una qualifica chiave dell'Amministrazione della PS, che anch'io ho rivestito per tanti anni e spero che la sicurezza personale e dei colleghi in servizio con voi sia sempre un obiettivo imprescindibile.

Questo messaggio per anticipare un GRAZIE DI CUORE A TUTTI VOI da parte mia e di tutti gli appartenenti all'associazione e dei tanti colleghi soci e amici che ci seguono da anni.

Con l'occasione un grosso in bocca al lupo per la vostra carriera e buon corso!

**Giordano Biserni  
Presidente ASAPS**



## Bimbi abbandonati a morire in auto: la Russia prende l'iniziativa e prepara una legge

**L'ASAPS torna sulla ricerca del 2015: si tratta di un'emergenza praticamente ignorata, nonostante le centinaia di piccole vittime, uccise dal caldo, dal freddo e da altri incidenti**

(ASAPS) – Mosca (Russia) – La chiamano “Forgotten Baby Syndrome” (FBS), Sindrome del bimbo dimenticato, da tempo oggetto di accuratissimi studi e osservazioni: si tratta di un fenomeno molto frequente anche nello sterminato territorio della Federazione Russa, soprattutto nei grandi centri urbani della ex URSS, tanto da spingere il ministro degli Interni Vladimir Kolokol'cev a far approvare alla Duma di stato – il parlamento federale – una modifica al codice della strada che stabilisce il divieto di lasciare soli in auto i bimbi di età inferiore ai 7 anni. Per chi sgarra, in assenza di conseguenze più gravi, per le quali vige il codice penale, sono previste sanzioni di 2.500 rubli (circa 36 euro). A far rispettare la norma toccherà alla Polizia Stradale, cui è stata diramata nelle scorse settimane una circolare nella quale è sintetizzato lo scopo della nuova legge, varata con l'approvazione dei dicasteri federali di Giustizia e Sanità anche alla luce di alcune relazioni redatte dalle agenzie specializzate. Secondo gli esperti, che da tempo chiedevano l'introduzione di una normativa in materia, sulla scorta di alcuni tragici eventi (in Russia non c'è solo il caldo ad uccidere ma anche, e soprattutto, il gelido “generale Inverno”), l'ordinamento stradale non poteva prescindervi e ora sono stati accontentati, pur con qualche difficoltà: per assurdo, infatti, si sono levate le voci contrarie di alcune associazioni per le quali sarebbe stato sufficiente, anziché prescrivere la necessaria presenza di un soggetto maggiorenne, prevedere la possibilità di poter lasciare uno o più bimbi “under 7” in compagnia di un fratello o di una sorella più grandi.

I casi innescanti: nel luglio 2015, nel parcheggio di un centro commerciale di Ulyanovsk (nell'alto Volga), una bambina di 6 anni è rimasta uccisa in un incidente che ha dell'incredibile: lasciata sola in macchina dal padre e dalla madre, la piccola si è sporta dal finestrino azionando accidentalmente – questa è la ricostruzione della polizia – l'alzacristalli e restando soffocata per impiccamento. I genitori, accusati di omicidio colposo, con una lunga sfilza di circostanze aggravanti, hanno spiegato che avevano lasciato la figlia in macchina perché non interferisse con gli acquisti (*almeno così risulterebbe dalla traduzione dell'articolo di stampa utilizzato nell'ambito di questa ricerca, ndr*), rilasciando dichiarazioni molto simili a quelle di altri due genitori arrestati a Stavropol (Russia sud-occidentale) un mese dopo, dove in un evento dalla dinamica pressoché identica, ha perso la vita un bambino di due anni.

Dunque, non solo il fattore climatico potrebbe essere causa di incidenti con il coinvolgimento di bambini lasciati soli in auto: si pensi che nel territorio di Trans-Baikal (regione montuosa della Siberia), nel febbraio 2016, un genitore lasciò soli nell'auto parcheggiata nei pressi di uno stagno, ben 6 bambini. Uno di essi avrebbe disinserito il freno a mano, causando il movimento del veicolo finito poi in acqua: per tre di essi, rispettivamente di due, cinque e otto anni, non c'è stato niente da fare.

Negli USA la NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) calcola che i bambini vittima di abitacoli surriscaldati sono circa 38 all'anno, con un computo di oltre 600 vittime dal 1998, con

il triste primato per stati riconosciuti al Texas. Il dipartimento di Scienze della Terra dell'Università di San Francisco ha redatto uno studio che analizza in fenomeno della dimenticanza, collaborando con il SFPD, la polizia metropolitana, ad un programma di prevenzione generale, e mentre le tragedie si susseguono molti esperti accusano le case costruttrici di veicoli di disinteressarsi del problema: c'è chi pensa ad alcune App, chi invece – come la stessa ASAPS – preferisce la vecchia soluzione: sensore sul sedile e sul seggiolino che inibisca la chiusura del veicolo e l'attivazione di un allarme che risvegli dal torpore l'adulto distratto dalla sua routine giornaliera.

In altre precedenti nostre ricerche, abbiamo spiegato che il problema è proprio la routine: secondo la pediatra statunitense Sara Connolly, autrice di uno studio pubblicato sul sito internet Bundo.com – portale americano che si occupa di salute infantile – la Sindrome può potenzialmente colpire tutti e, anzi, la maggior parte dei genitori che si trovano a vivere questa esperienza, sarebbero tra i più amorevoli, spesso impegnatissimi a crescere i propri figli e destinati, proprio per questo, ad essere “irrimediabilmente segnati dall'incidente”. Incidente dunque, secondo lo studio della Connolly, e non vero e proprio crimine, per quanto involontario.

Il dottor David Diamond, professore di psicologia, farmacologia molecolare e fisiologia presso la University of South Florida di Tampa, ha dedicato la propria carriera alla ricerca delle valutazioni circa gli aspetti neurobiologici della FBS: il suo parere è che sia la routine a spianare la strada alla fatale dimenticanza: la quotidianità dei sempre maggiori impegni porta il soggetto a vivere l'uniformità della consuetudine con il coinvolgimento di una minima parte di pensiero cosciente. Pian piano, secondo le ricerche, queste azioni passerebbero alla gestione di quella parte della corteccia chiamata motoria. L'esempio classico è la guida nel percorso quotidiano tra casa e lavoro, sempre con lo stesso percorso.

“Alla fine – spiega il dottor Diamond – possiamo farcela anche senza pensare. In effetti, la nostra memoria motoria ci libera dal dover pensare le azioni di routine che dobbiamo ancora fare perché il completamento del compito è routine già collaudata.”

Una specie di riflesso inconsapevole, capace di alienarci dalla realtà oggettiva e che empiricamente ci ricorda la distrazione tipica di chi parla al cellulare mentre cammina o guida: può passarci accanto la persona

più bislacca e noi non ce ne accorgiamo.

Questa fase inconsapevole della nostra azione è però contrastata da quella parte di cervello – l'ippocampo – che ne controlla la parte cognitiva, capace di scuoterci e farci prendere una decisione diversa dalla routine, come ad esempio fermarsi in un negozio lungo il percorso abituale.

Il dottor Diamond spiega che nella Sindrome del Bambino Dimenticato, la parte di cervello in cui si trova il centro della memoria motoria compete con la parte cognitiva del cervello e se prende il sopravvento, in parole povere, è capace di non far tenere in assoluto conto il messaggio dell'ippocampo: sappiamo bene che dobbiamo fermarci al negozio ma la circostanza è ignorata, quasi cancellata, e così ci troviamo nel garage di casa senza aver fatto la sosta che ci eravamo prefissati di fare.

I casi osservati dagli studiosi americani, hanno infatti verificato che i casi di abbandono hanno avuto come protagonisti genitori tratti fuori dalla loro abituale routine, come ad esempio quello che si è trovato a dover accompagnare eccezionalmente il bambino all'asilo, compito necessariamente espletato dal partner. La corteccia in cui ha sede la memoria motoria del cervello, dice al corpo di andare al lavoro, vincendo il braccio di ferro con l'ippocampo, facendo completamente dimenticare al soggetto che deve fare una sosta o che deve deviare dal percorso abituale e facendogli addirittura dimenticare che sul sedile posteriore c'è il bambino. Qui si consuma il dramma: del bambino non resta alcuna traccia nella testa del genitore, intimamente convinto che il bebè sia con il partner.

La NHTSA ha ideato una procedura che viene normalmente insegnata nei corsi preparati: alla discesa dal veicolo lo stesso deve essere ispezionato secondo un metodo preciso.

Agli studi neurobiologici si aggiungono quelli più spicci degli investigatori dell'NHTSA, secondo i quali tra le cause principali di questi incidenti vi sono stanchezza e stress dei genitori, ma anche disattenzioni così banali e immorali da divenire imperdonabili agli occhi di giudici e opinione pubblica.

Alla Rice University (Houston, Texas) è stato messo a punto un sistema d'allarme capace di rilevare la presenza del bambino a bordo 30 secondi dopo la chiusura delle portiere e che invia un messaggio di testo al telefono del proprietario, oltre ad azionare un segnale di pericolo visivo ed acustico capace di attirare l'attenzione di chi si trovi a passare nei paraggi del

veicolo. In caso di mancata risposta, il software inizia ad inviare chiamate ad una lista predefinita di contatti secondari ed al 9-1-1 (esattamente come un allarme antifurto), comunicando la posizione esatta dal veicolo, per avere sul posto polizia, vigili del fuoco e sanitari.

Secondo gli esperti statunitensi, la causa di morte delle piccole vittime dimenticate negli abitacoli roventi è la crisi cardiaca e la maggior parte di esse aveva meno di 5 anni. Gli studi tecnici dicono che in una giornata di 25 gradi con cielo coperto, la temperatura interna di un abitacolo arriva rapidamente a 35. Peraltro, il 29% dei bambini morti erano entrati in auto da soli, sfuggiti alla sorveglianza dei genitori e poi rimasti chiusi per effetto dell'elettronica, ma il 52% dei casi investigati sono stati semplicemente dimenticati e il prezzo pagato è altissimo anche in relazione all'incapacità di un corpo così giovane di resistere a temperature così alte.

La dottoressa Leticia Manning Ryan, medico pediatra al “Johns Hopkins” di Baltimora (Maryland), chiarisce che la temperatura del corpo di un bambino sotto i 5 anni cresce 5 volte più rapidamente rispetto ad un soggetto adulto. “Quando la temperatura interna di un bambino raggiunge i 40 gradi – spiega – le funzioni degli organi principali cominciano ad arrestarsi e una volta toccati i 41,7°, il bimbo può morire da un momento all'altro.

Perfino il Brasile e Israele hanno iniziato a monitorare la fenomenologia, come riportato in un'inchiesta di Silvia Bonaventura, pubblicata da La Repubblica del luglio di quest'anno: dal 2006 al 2016 ci sono stati 45 casi con 24 decessi nello stato del Sudamerica, mentre la ricerca israeliana di Safe Kids parla di 381 episodi accertati, il 60% dei quali originati da un parente, mentre nel restante 40 i piccoli si erano chiusi dentro per gioco senza poter più uscire.

I pochi dati europei disponibili sono quelli che emergono dall'analisi della cronaca che Silvia Bonaventura fa esplorando la rete: per tutti il copione si ripete, con un genitore sicuro di aver lasciato al nido il figlio o la figlia, ma non esiste un database ufficiale. (ASAPS)

**\*Sovrintendente Capo della Polizia di Stato Responsabile nazionale comunicazione di ASAPS**

# La comunicazione del decesso nei casi di omicidio stradale: gestire il dolore dei familiari, contenere lo stress post-traumatico dell'operatore di polizia



Il manifesto del Progetto Chirone della Polizia di Stato  
Linee guida per l'operato di polizia nell'approccio con le vittime di incidenti stradali e ferroviari

**S**e c'è un compito ingrato, tra i tanti che competono all'operatore di polizia, quello di comunicare la morte in un sinistro stradale di una persona ai suoi cari è forse il peggiore. La comunicazione del lutto segna una profonda frattura nella storia di vita dei sopravvissuti: genitori, fratelli o coniugi che siano, ricevuta la notizia e realizzata la perdita, tracceranno un solco esistenziale tra il prima e il dopo condizionando ciò che resta da vivere.

Ma anche se solo un po', sia pure in modo subliminare, nemmeno per l'operatore sarà tutto come prima: certo l'emozione negativa passa, ma ogni sofferenza a cui si assiste crea empatia ed esserne il messaggero crea una impercettibile incrinatura nella psiche. Insomma, per dirla con Gabriele Prati, del Dipartimento di Psicologia dell'Università di Bologna, che su questi temi ha condotto una approfondita ricerca, gli effetti della comunicazione del decesso si ripercuotono anche sull'operatore.

Lo dimostra, per esempio uno studio (Bartone, Ursano, Wright e Ingraham, 1989) condotto in ambito militare tenendo sotto osservazione il personale preposto a parlare con i familiari dei deceduti (ad esempio, nei conflitti): è stato rilevato che coloro che erano stati esposti al dolore acuto dei familiari riportavano umore depresso, la diminuzione del senso del benessere e sintomi somatici. Certo, il temperamento dell'operatore influisce e infatti gli effetti negativi della notifica sono risultati moderati da alcuni tratti di personalità del militare (ad esempio, resilienza disposizionale) e dal suo sostegno sociale.

Gli studi sugli operatori di polizia invece, con buona pace di quelli del professor Prati, sono scarsi in letteratura sebbene gli agenti siano impegnati in una guerra (civile) che uccide più di tremila volte all'anno, cioè più di otto volte al giorno. Tremila messaggi di morte a genitori o familiari che proprio davanti agli agenti vengono trafitti da un contagioso brivido di disperazione che gela anche chi non ha potuto fare a meno di comunicare la notizia.

L'organizzazione statunitense MADD (Madri Contro la Guida in Stato di Ebbrezza), di fronte all'evidente carenza anche negli States di una specifica attenzione ai riflessi psicologici della comunicazione del decesso sugli agenti, ha sviluppato con un certo successo nell'anno 2000 dei programmi formativi basati sullo studio di casi e sulla letteratura empirica in materia. Del resto - le madri americane lo avevano capito - svolgere un compito estremamente difficile come la comunicazione del decesso senza una precedente formazione può far sentire l'operatore indifeso e impreparato. Viceversa la formazione aiuta gli operatori

a rispondere efficacemente alle situazioni particolarmente difficili, a rendere la comunicazione del decesso un compito meno stressante nel breve termine e a ridurre il *burnout* a carico del personale incaricato di simili tristi incombenze. Inoltre, la comunicazione eseguita con professionalità e sensibilità può evitare nei familiari una seconda traumatizzazione legata al modo nel quale apprendono la notizia. Questo perché il compito di notificare ai familiari la morte del proprio congiunto non è mai circoscritto ai soli aspetti comunicativi, ma coinvolge anche la relazione, sia pure momentanea, che si instaura tra le persone (cioè tra l'agente ed il familiare della vittima). Anzi, secondo gli studiosi, proprio questa "relazione" rappresenta il primo strumento di cui può servirsi l'operatore per strutturare una comunicazione che non si risolva solo nel dare la (cattiva) notizia, ma che aiuti la persona che la riceve ad ottenere le risposte di cui in quella tragica situazione ha bisogno.

Un tentativo di trovare i modi e le risposte giuste, in altre parole di definire le buone pratiche di comunicazione del decesso, in Italia è stato fatto con riferimento al personale sanitario e molto poco agli operatori di polizia. Gli studi, diciamo, si sono svolti su due blocchi di riferimento: alcuni (Parrish, Holdren, Skiendzie lewski e Lumpkin 1987) hanno analizzato un gruppo di persone destinatarie della notizia del decesso, altri (Stewart, Lord e Mercer, 2001) ha raccolto invece le esperienze raccontate dagli operatori. Insomma, due inchieste speculari, basate sulle esperienze su opposte posizioni: quella di chi ha dato e quella di coloro che hanno ricevuto la notizia. Ne sono state tratte indicazioni operative utili: dalle reazioni del primo gruppo si è per esempio rilevato che per il familiare l'opportunità di vedere il corpo della persona deceduta in compagnia di operatori dall'atteggiamento supportivo, accogliente e rassicurante, è stata associata con un alto livello di soddisfazione nei confronti del personale intervenuto.

E questo conferma, come si diceva, che relazione e comunicazione sono due aspetti inestricabili tra loro. Dalle interviste ai familiari a cui era stato comunicato il decesso, invece, si è compreso che gli stessi preferivano ricevere la notizia il più presto possibile e che cercavano

risposte alle loro domande sull'evento senza distorsioni o omissioni. Insomma, meglio dire le cose come stanno, senza mistificare la verità.

Dall'altra parte, la ricerca condotta sul campione di operatori (sanitari) è stata utilizzata maggiormente per indagare le difficoltà del compito del comunicatore e le reazioni a esso associate, così da poter individuare utili elementi per la formazione. A questo proposito, il professor Prati cita un'analisi svolta con il coinvolgimento di 245 operatori che si occupano di comunicazione del decesso. Nelle risposte aperte l'83% degli intervistati ha menzionato almeno una delle seguenti quattro categorie di aspetti difficili: per il 36%, la difficoltà maggiore riguardava i dettagli specifici della comunicazione (cosa dire, cosa fare, come presentarsi, come dare la notizia e come introdurla, ecc.); per il 30%, come rispondere alle reazioni dei familiari (dare assistenza, gestire la rabbia e l'ostilità); per l'11%, come gestire le proprie reazioni emotive sia durante che dopo la notifica e, in ultimo per il 6% il bisogno di conoscere altri aspetti collegati all'evento (es. a chi rivolgersi successivamente, le procedure amministrative, ecc.).

In uno studio degli psicologi Stewart, Lord e Mercer (nell'anno 2000) condotto con il medesimo campione, gli autori si sono focalizzati sulle reazioni emotive dei familiari che causano maggiore stress negli operatori. La reazione indicata come più difficile da gestire riguarda i tentativi autolesionistici. In ordine decrescente troviamo gli acting-out di tipo fisico (ad esempio, rompere oggetti o rovesciare i tavoli), gli attacchi di ansia o panico molto intenso, gli scoppi improvvisi e incontrollabili di pianto, la rabbia e la dissociazione.

Gli operatori di polizia stradale costretti a comunicare la morte, rispetto ad altri gruppi professionali (es. medici) che svolgono la medesima incombenza, si confrontano con decessi caratterizzati (diversamente dagli altri, ad esempio morti a seguito di malattia cronica) dalle seguenti quattro caratteristiche: sono morti inattesi, perché tendono ad accadere in modo improvviso e senza avvertimento; sono premature, perché spesso riguardano persone che muoiono in modo precoce e innaturale; sarebbero state evitabili, perché essendo la diretta conseguenza di

un comportamento negligente o scorretto di un altro, attivano questioni relative alle responsabilità; sono violente, perché possono dar luogo a effetti violenti e mutilanti sul corpo.

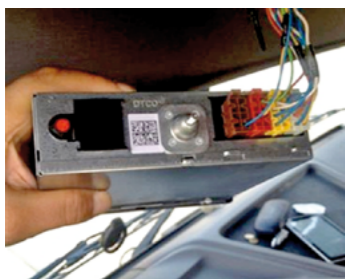
Gli effetti sull'operatore di polizia, come abbiamo detto, sono latenti ma si stratificano nella psiche generando stress.

I sintomi più frequenti del disturbo post-traumatico da stress legati a questo specifico compito (la comunicazione del decesso) sono: l'intrusione di immagini dolorose riguardanti l'evento, il disagio nel vedere qualcosa connesso all'evento, la sensazione di stare sempre vigile e attento. L'effetto è tendenzialmente di tipo cumulativo, in quanto il numero di comunicazioni del decesso effettuate tende a correlare con un maggior rischio di disturbo da stress post-traumatico. Fra i segnali di stress esperiti emerge che il numero di volte in cui si è prestato il servizio di comunicazione del decesso correla positivamente con una maggiore frequenza di episodi di scatti d'ira con i familiari a causa dello stress accumulato sul lavoro. Il proprio lavoro di operatore di polizia stradale viene percepito come più pericoloso all'aumentare del numero di comunicazioni del decesso effettuate. Inoltre, al crescere delle volte in cui si è comunicato il decesso, si tende ad avere un maggiore timore delle menomazioni fisiche. Gli effetti potrebbero essere anche più avanzati, riscontrandosi casi in cui chi svolge con maggiore frequenza comunicazioni del decesso tende anche a esperire maggiori crisi d'ansia e tremori incontrollabili. Infine, al crescere delle comunicazioni del decesso effettuate aumenta anche la disponibilità a offrire sostegno psicologico ad altri colleghi in difficoltà per aiutarli a gestire meglio le situazioni stressanti.

Nel testo *"Il Prontuario delle indagini di polizia giudiziaria nei reati stradali"* (Terracciano-Girella) i soci Asaps troveranno un intero capitolo dedicato alle buone pratiche di comunicazione del decesso nei casi di omicidio stradale.

**\*Presidente della Fondazione ASAPS SSU  
Professore in Tecnica dell'Investigazione presso l'Università di Bologna  
ugo.terracciano@asaps.it**

## La Cassazione ribadisce per la terza volta: la manomissione del tachigrafo è un reato penale



È vero, non siamo un paese di *common law*, vale a dire quelli in cui la giurisprudenza costituisce un precedente che ha lo stesso valore di una vera e propria legge, però questa ennesima sentenza della Cassazione sulla manomissione del tachigrafo digitale lascia comunque il segno. Perché, **per la terza volta precisa a chiare lettere che la normativa del codice della strada non è speciale rispetto a quella del codice penale** (e di conseguenza prevalente), **ma agisce su un terreno diverso**. Quindi, a chi altera, manomette o se preferite "tarocca" lo strumento per la registrazione dei tempi di guida e di riposo, non si applicano semplicemente le sanzioni previste dall'art. 179 del codice della strada, quanto piuttosto l'art. 437 del codice penale che prevede che «chiunque omette di collocare impianti, apparecchi o segnali destinati a prevenire disastri

o infortuni sul lavoro ovvero li rimuove o li danneggia, è punito con la **reclusione da sei mesi a cinque anni**. E, come si scriveva Agatha Christie, tre indizi o, meglio in questo caso, tre giudizi, fanno una prova. Il fatto preso in esame dalla **Cassazione Penale, Sez. 1, 12 luglio 2017, n. 34107** è quello di un autista che, nell'ottobre 2013, aveva inserito una calamita per bloccare il funzionamento del tachigrafo. Gli inquirenti gli contestavano il reato penale previsto dall'art. 437 c.p., ma il Gup del Tribunale di Livorno chiudeva la questione con una sentenza di non luogo a procedere. In pratica, nel caso in questione, riteneva non si potesse ravvisare un reato penale.

La successiva impugnazione però da parte del Procuratore Generale di Firenze portava la questione in Cassazione, che a quel punto riprendeva esattamente le argomentazioni già esposte dalle precedenti sentenze. Vale a dire quella che segna una doppia linea di demarcazione tra la fattispecie penale e quella amministrativa nel dolo, nella volontà specifica cioè di operare un raggio, presente nella prima ma non nella seconda, e nei destinatari delle norme che nel caso del reato penale sono coloro che hanno di fatto effettuato la manomissione, nel caso della sanzione amministrativa sono chi «circola» o «il titolare della licenza o dell'autorizzazione al trasporto..... che mette in circolazione» un veicolo sprovvisto di cronotachigrafo o con «cronotachigrafo manomesso oppure non funzionante», punendoli anche se non sono autori della manomissione».

Ciò non toglie che, precisa la Cassazione, siano «applicabili, ove sussistenti i rispettivi presupposti, entrambe le norme». Vale a dire la contestazione del reato penale non esclude l'applicazione della sanzione amministrativa. Sulla base di questa decisione la Cassazione ha annullato la Sentenza e ha rimesso gli atti al giudice delle indagini preliminari del Tribunale di Livorno per l'ulteriore corso del processo.

da [uominietrasporti.it](http://uominietrasporti.it)

## Massimario di Legittimità e di Merito

**Guida in stato di ebbrezza - Messa alla prova ex art. 168 bis c.p. - Conseguenze - Estinzione del reato - Sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida - Applicabilità da parte del giudice penale - Esclusione - Competenza del Prefetto ex art. 224 c.s. - Sussistenza.**

In tema di guida in stato di ebbrezza, la competenza all'irrogazione della sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida in caso di estinzione del reato per l'esito positivo della prova, ai sensi dell'art. 168-ter c.p., va individuata in capo al Prefetto, ai sensi dell'art. 224, comma terzo, c.s. (**Cass. Pen., sez. IV, 13 luglio 2016, n. 29639**) [Riv-1609P671] (Artt. 186, 224 cs.)

**Sosta, fermata e parcheggio - Limitazioni nei centri abitati - Sosta in area di parcheggio a pagamento senza**

**l'esposizione del relativo tagliando - Opposizione ad ordinanza-ingiunzione - Delibera sindacale di concessione del servizio di parcheggio - Disapplicazione da parte del giudice - Ammissibilità - Esclusione.**

Nel giudizio d'opposizione ad ordinanza-ingiunzione avente ad oggetto l'irrogazione di sanzioni amministrative per violazione del codice della strada, il giudice ordinario ha il potere di sindacare incidentalmente, ai fini della disapplicazione, soltanto gli atti amministrativi posti direttamente a fondamento della pretesa sanzionatoria, sicché, ove sia stata irrogata una sanzione pecuniaria per la sosta di un autoveicolo in zona a pagamento senza esposizione del tagliando attestante l'avvenuto versamento della somma dovuta, il controllo del giudice non può estendersi anche agli eventuali vizi di legittimità della deliberazione della giunta comunale di concessione della gestione del servizio ad un'impresa privata, che non

si inserisce nella sequenza procedimentale che sfocia nell'adozione dell'ordinanza opposta. (**Cass. Civ., sez. II, 5 luglio 2016, n. 13659**) [Riv-1609P673] (Artt. 7, 157 cs.)

**Guida in stato di ebbrezza - Aggravante di aver causato un incidente - Configurabilità - Nozione di incidente.**

In tema di guida in stato di ebbrezza, ai fini della riconoscibilità dell'aggravante di cui all'art. 2 bis dell'art. 186 C.d.S. (e cioè l'aver il conducente in stato di ebbrezza provocato un incidente stradale), è sufficiente che si sia verificato l'urto del veicolo contro un ostacolo ovvero la sua fuoriuscita dalla sede stradale, con conseguente turbativa del traffico potenzialmente idonea a determinare danni a persone o cose, nulla rilevando che questi, in ipotesi, non si siano verificati. (Nella specie, in applicazione di tale principio, la Corte, in accoglimento del ricorso della pubblica accusa, ha annullato con rinvio la sentenza del giudice di merito che aveva escluso la sussistenza dell'aggravante in un caso in cui, stando a quanto dichiarato dallo stesso imputato, questi, a causa del suo stato di ebbrezza, aveva perso il controllo del veicolo andando quindi ad urtare alcune autovetture in sosta, peraltro poi non rintracciate). (**Cass. Pen., sez. IV, 14 giugno 2016, n. 24696**) [Riv-1609P678] (Art. 186 cs.)

**Violazione di sigilli - Cose sottoposte a sequestro - Autoveicolo - Segnalazioni dello stato di sequestro e fermo - Apposizione dei sigilli - Indicazione nel verbale di sequestro - Configurabilità del reato - Assenza di ulteriori segni esteriori - Necessità - Esclusione.**

Qualora, in occasione del sequestro o fermo amministrativo di un autoveicolo, ai sensi degli artt. 213 e 214 del codice della strada, sullo stesso, oltre alle segnalazioni dello stato di sequestro e fermo con le modalità di cui all'art. 394, comma 9, D.P.R. 495/92 e 214, comma 1, c.d.s., vengano apposti anche i sigilli, dandone atto nel relativo verbale, è configurabile il reato di cui all'art. 349 c.p. pur in assenza di segni ulteriori oltre a quelli già apposti. (**Cass. Pen., sez. III, 24 giugno 2016, n. 26442**) [Riv-1609P675] (Artt. 213, 2014 cs.)

**Patente - Revoca e sospensione - Sospensione - Sentenza penale di condanna relativa - Plurime violazioni del codice della strada che comportino l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente - Applicabilità dell'art. 8 L. 24 novembre 1981, n. 689 - Esclusione - Cumulo materiale - Necessità.**

In tema di circolazione stradale, il giudice, se pronuncia condanna per una pluralità di violazioni del codice della strada che comportano l'applicazione della sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente, deve determinarne la durata complessiva effettuando la somma dei vari periodi di sospensione previsti per ciascun illecito, dovendosi escludere l'applicabilità sia dell'art. 8 L. 24 novembre 1981 n. 689, che riguarda esclusivamente le sanzioni amministrative proprie e non quelle accessorie ad una sentenza penale di condanna, che delle discipline tipicamente penalistiche finalizzate

a limitare l'infissione di pene eccessive (come nel caso dell'art. 81 cod. pen.). (**Cass. Pen., sez. IV, 19 maggio 2016, n. 20990**) [Riv-1609P680] (Art. 218 cs.)

**Velocità - Limiti fissi - Apparecchi rilevatori - Obbligo di periodica revisione - Ricorribilità ad altri mezzi di attestazione o dimostrazione del corretto funzionamento - Esclusione - Fondamento.**

Per effetto della declaratoria di illegittimità costituzionale dell'art. 45, comma 6, del D.L.vo n. 285 del 1992 (Corte cost. n. 113 del 2015), tutte le apparecchiature di misurazione della velocità devono essere periodicamente tarate e verificate nel loro corretto funzionamento, non essendone consentita la dimostrazione od attestazione con altri mezzi quali le certificazioni di omologazione e conformità. (**Cass. Civ., sez. II, 11 maggio 2016, n. 9645**) [Riv-1609P681] (Art. 45 cs.)

**Velocità - Limiti fissi - Apparecchi rilevatori - Obbligo di segnalazione della presenza della postazione di rilevamento - Necessità - Modalità.**

In materia di accertamento di violazioni delle norme sui limiti di velocità, compiuto mediante dispositivi o mezzi tecnici di controllo, il cartello di avviso della presenza della postazione di rilevamento deve essere apposto in modo da garantirne la corretta percepibilità e leggibilità, ex art. 79, comma 5, del D.P.R. n. 495 del 1992, sicché è illegittimo l'accertamento eseguito mediante foto-rilevazione avvenuta prima (nella specie, a più di duecento metri) del cartello mobile di avviso. (**Cass. Civ., sez. II, 5 maggio 2016, n. 9033**) [Riv-1609P690] (Art. 142 cs.)

**Omicidio - Colposo - Aggravanti - Violazione delle norme sulla circolazione stradale - Sussistenza - Ragioni.**

Ai fini della sussistenza dell'aggravante prevista dall'art. 589, comma secondo, cod. pen., è sufficiente la violazione della regola generale di cautela di cui all'art. 140 cod. strada (secondo la quale gli utenti della strada debbono comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione ed in modo che sia in ogni caso salvaguardata la sicurezza stradale) che, ponendo un principio informatore della circolazione, è implicitamente richiamata in ogni contestazione di colpa generica. (**Cass. Pen., sez. IV, 2 maggio 2016, n. 18204**) [Riv-1609P694] (Artt. 140 cs; 589 cp.)

**Falsità in atti - In atti pubblici - Falsa denuncia di smarrimento della patente di guida - Reato di cui all'art. 483 c.p. - Configurabilità - Ragioni.**

Integra il reato di falso ideologico commesso dal privato in atto pubblico la falsa denuncia di smarrimento della patente di guida, recante l'attestazione di ricezione da parte dell'organo di polizia, perché l'attestazione stessa è dichiarativa di attività svolta dal pubblico ufficiale ed ha una indubbia efficacia probatoria, in quanto presupposto necessario per attivare il procedimento amministrativo di rilascio del duplicato della patente. (**Cass. Pen., sez. VI, 27 aprile 2016, n. 17381**) [Riv-1609P698] (Art. 483 cp.)



**E' sanzionabile il conducente, titolare di patente B, alla guida di veicoli adattati per persone disabili?**



In cosa incorre una persona titolare di patente di cat. B normale, che viene colto alla guida di un veicolo adattato alla guida di persone disabili?

*email-Montecastrilli (Tr)*

(ASAPS) In riferimento a quanto esposto nel quesito, si ritiene che per i conducenti non soggetti a limitazioni non è preclusa la possibilità di guidare veicoli adattati, purché gli adattamenti siano compatibili con la conformazione del conducente e non determinano ostacoli o preclusioni durante la conduzione del veicolo. (ASAPS)

**Autoveicolo munito di gancio traino che può trainare 20 q può agganciare un rimorchio o semirimorchio che ha una portata massima di 35 q?**



Salve avrei un quesito, un autoveicolo munito di gancio traino che dall'omologazione risulta che può trainare 20 q può agganciare un rimorchio o semirimorchio che ha una portata massima di 35 q?

*email-Pont Saint Martin (Ao)*

(ASAPS) In riferimento a quanto esposto nel quesito, si ritiene che i dati forniti evidenziano una forma di incompatibilità nella tipologia di agganciamento per quanto riguarda la massa limite rimorchiabile che risulta altamente superiore a quella ammessa. (ASAPS)

**Limite di velocità modificato da Anas per lavori: come procedere se nel tratto è presente un autovelox fisso?**

Buongiorno, vi scrivo per avere delle delucidazioni in merito alla corretta applicazione delle procedure



per quanto riguarda il rilievo delle infrazioni con autovelox in sede fissa.

In un Comune l'apparecchiatura si trova posizionata in un tratto di strada dove vige il limite di velocità 80 km/h. Di recente però

a causa dell'apertura di un cantiere stradale, l'Anas proprietaria della strada, ha abbassato il limite a 60 km/h per una ventina di giorni. Nel frattempo però l'apparecchiatura continuava a scattare le foto prendendo come riferimento il limite di 80 e quindi al netto della tolleranza di legge venivano elevate le sanzioni a chi viaggiava ad 86 km/h.

Non avendo proceduto ad aggiornare l'apparecchiatura al nuovo limite, mi chiedo se sia legittimo continuare a sanzionare solo i veicoli che viaggiano da 86 km/h in su, pur inserendo nel verbale che il limite in strada era di 60.

Si ringrazia anticipatamente per la cortese risposta.

*email-Pula (Ca)*

(ASAPS) Una premessa fondamentale: ANAS ha abbassato il limite di velocità con ordinanza oppure, come spesso avviene nei cantieri, sono stati piazzati dei cartelli "come capita"?

La questione non è di poco conto, ed infatti se il limite di velocità è di km/h 60 (da ordinanza oltre che da segnaletica) è necessario sanzionare tenendo conto di tale limite. Se nel verbale, pertanto, indicate come limite i 60 km/h, nel caso prospettato nel quesito la violazione è di seconda fascia in quanto il veicolo viaggiava superando di oltre 10 km/h il limite imposto. (ASAPS)

**E' sanzionabile il conducente trovato in possesso di cannabis regolarmente acquistata in farmacia?**



Da diverso tempo, in Italia, alcuni medici specialisti prescrivono per uso terapeutico la cannabis da utilizzare come terapia del dolore, da acquistare in farmacia. La mia domanda è: "se durante un controllo alla circolazione stradale,

viene fermato alla guida di un veicolo un soggetto che

viene trovato in possesso di cannabis regolarmente acquistata, come bisogna comportarsi. Gli si può contestare la violazione dell'art. 75 DPR 309/90 oppure no. Può essere sottoposto agli accertamenti atti a verificare la guida in stato di alterazione psicofisica dovuta all'uso di detta sostanza? Vi ringrazio della risposta che andrete a fornire.

*email-Melendugno (Le)*

(ASAPS) In riferimento a quanto esposto nel quesito, si ritiene che al caso di specie possa essere contestata la violazione prevista dall'art. 75 del DPR n. 309/90 e, se viene accertato, l'art. 187 C.d.S. per guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti o psicotrope. (ASAPS)

**Si può denunciare condòmino che effettua attività di compra vendita di auto all'interno del parco condominiale?**



Gentile redazione, gradirei un vostro parere. Abito in un parco chiuso e recintato al cui interno vi sono 52 condomini. Uno di questo espleta attività di compra vendita di auto, regolarmente iscritto e munito di targa prova, il quale è solito

tenere le sue auto all'interno del parco, creando disagi di parcheggio ad altri condomini. Vi chiedo qual è la procedura per far rimuovere le auto essendo un parco privato? Si può far intervenire la Polizia locale?

*email-Campagna (Sa)*

(ASAPS) In riferimento a quanto esposto nel quesito, si ritiene che l'attività (compra/vendita veicoli) debba essere denunciata in quanto effettuata in locali e/o aree non idonee. (ASAPS)

**È regolare compilare un verbale per infrazione al C.d.S. senza lasciare l'avviso sul parabrezza?**

Buongiorno, recentemente ho visto a Milano due vigili urbani che, muniti di tablet, multavano a raffica vetture posteggiate in zona non consentita effettuando 2/3 foto digitali (Lato anteriore più lato posteriore con



targa più interno auto lato guidatore). Questo senza compilare, al momento, alcun verbale. Ho chiesto a loro, data l'enorme velocità con cui operavano, perché non lasciavano alcun avviso di avvenuta contravvenzione sui

mezzi, come avveniva in passato. Questo, secondo me, avrebbe permesso di pagare in tempi brevi, eliminando l'aggravio dei costi per la ricerca del proprietario cui far pervenire la multa.

La risposta è stata che non viene fatto perché era solo una cortesia e non un obbligo di legge.

Domande:

- il verbale non dovrebbe essere compilato e firmato sul posto?

- perché si deve pagare un plus, quando con l'avviso sul parabrezza si pagherebbe di meno?

C'è stata qualche omissione nella procedura impiegata? Grazie e cordiali saluti.

*email-Milano*

(ASAPS) Chi pone il quesito utilizza due diverse terminologie: preavviso, verbale.

Per quanto attiene il preavviso si tratta di un atto non obbligatorio che certo consente di pagare senza aggravio di spese, ma che comporta per l'organo di polizia una particolare organizzazione per gestire i pagamenti prima di procedere alla notifica postale del verbale.

Non siamo in grado di valutare l'organizzazione dell'organo di polizia cui si riferisce il quesito ma questi, tenuto conto dei principi del nostro ordinamento, deve adottare la procedura, fra quelle consentite dalla legge, che comporta meno spese NON per il trasgressore (che ha deciso di trasgredire), ma per la collettività.

E' pertanto evidente che, in particolari situazioni/organizzazioni, può essere meno dispendioso per la collettività (cioè per le spese sostenute dall'organo di polizia che gravano sulla collettività) una metodologia come quella indicata in quesito che consente a soli due agenti di controllare più strade.

Quanto alle foto, tenuto conto che la legge fa obbligo di contestare il verbale quando è presente trasgressore od altro soggetto obbligato in solido, con gli scatti si dimostra che nessuno era presente e che pertanto non è stato possibile, come prevede la legge, redigere il verbale e contestarlo nell'immediatezza. (ASAPS)



Foto Coraggio

## GUIDA SENZA PATENTE - Art. 116 C.d.S. (SINTESI)

### Fermo amministrativo - Recidiva / Reiterazione nel biennio - Incauto affidamento

**L**a guida di veicoli senza avere conseguito la corrispondente patente è punita con la sanzione **amministrativa** da € 5.000,00 a € 30.000,00 (p.m.r. entro 60 gg € 5.000,00 - pagamento entro 5 gg € 3.500,00 - pagamento oltre 60 gg. € 15.000,00) così come modificato dall'art. 1, del D. Lgs. 15 gennaio 2016, n. 8 che ha depenalizzato la sanzione prevista dall'art. 116, comma 15, C.d.S. (ex ammenda).

Il sistema sanzionatorio riconducibile all'art. 116, commi 15 e 17, C.d.S. trova applicazione nei seguenti casi di guida di veicoli

- a) senza avere conseguito la patente (tale violazione, per effetto della previsione della patente AM, è estesa anche alla guida di ciclomotori senza aver mai conseguito una patente di guida o un CIGC);
- b) con patente revocata (occorre che il provvedimento di revoca sia stato già notificato all'interessato);
- c) quando il titolare di patente sia stato giudicato permanentemente

inidoneo alla guida dalla Commissione Medica Locale per sopravvenuta mancanza dei requisiti fisici o psichici richiesti (la violazione è commessa da chiunque guida dopo l'esito negativo della visita medica, anche se non è stato ancora emesso nei suoi confronti un formale provvedimento di revoca).

La sanzione si applica anche al conducente di macchine agricole ed operatrici privo di patente (vedasi art. 124, comma 4, C.d.S.), al titolare di patente di guida, rilasciata da uno Stato estero durante il **provvedimento di inibizione** emesso dal Prefetto per avere commesso una violazione del Codice della Strada dalla quale derivava la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di guida (vedasi artt. 135, comma 7 e 136-ter, comma 3, C.d.S.), nonché in caso di guida con patente rilasciata da uno Stato non appartenente all'UE o allo SEE scaduta di validità da parte di persona residente in Italia da oltre un anno (vedasi art. 135, comma 11, C.d.S.).

Nel caso di guida di un autoveicolo o motoveicolo, senza patente, o dopo che la patente sia stata negata, sospesa o revocata, la pena è dell'arresto **da sei mesi a tre anni**, qualora si tratti di persona già sottoposta, con provvedimento definitivo, a una misura di prevenzione personale (in questo caso non si applica il sistema sanzionatorio depenalizzato previsto dall'art. 116 C.d.S., bensì per specialità la sanzione prevista dall'art. 73 del Decreto Legislativo 6 settembre 2011, n. 159 - Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione).

#### FERMO AMMINISTRATIVO

Con la contestazione della violazione si procede al Fermo Amministrativo del veicolo per 3 mesi, ma il conducente non può essere autorizzato a condurre il veicolo a lui affidato fino al luogo di custodia (il divieto va indicato sul verbale di affidamento per la custodia - si applicano le disposizioni previste dall'art. 214 C.d.S. e dalla circolare del Ministero Interno prot. n. 300/A/5721/14/101/20/21/4 del 1° agosto 2014).

Quando non è possibile disporre il fermo amministrativo (es. circolazione contro la volontà del proprietario), si applica la sanzione accessoria della **sospensione della patente di guida eventualmente posseduta per un periodo da 3 a 12 mesi** (in questo caso il pagamento ridotto del 30% se effettuato entro 5 giorni dalla contestazione o notificazione della violazione non è ammesso).

#### RECIDIVA/REITERAZIONE NEL BIENNIO

Nell'ipotesi di recidiva nel biennio, si applica altresì la pena **dell'arresto fino a un anno e la**

**confisca amministrativa del veicolo**, configurando un'autonoma fattispecie di reato.

Essendo l'art. 116, comma 15, C.d.S. un reato trasformato in illecito amministrativo dal D. Lgs. 15 gennaio 2016, n. 8, allo stesso si applicano le prescrizioni relative alla **reiterazione** prevista dall'art. 8-bis della Legge n. 689/81, il cui termine utile per essere valutata è di **2 anni**.

Si precisa che la reiterazione non opera se il primo illecito non sia stato ancora definito nel momento in cui è commesso il secondo illecito della stessa specie, ovvero quando per il primo illecito si sia provveduto al pagamento in misura ridotta.

Il giudice penale è anche competente a decidere sulla violazione e ad applicare con la sentenza di condanna la sanzione stabilita dalla legge per la violazione stessa (sanzione amministrativa da € 5.000,00 a € 30.000,00).

Il veicolo viene sottoposto a **sequestro amministrativo ai fini della confisca** (vedasi art. 224-ter C.d.S.) e si applicano le disposizioni indicate nella circolare del Ministero Interno prot. n. 300/A/5721/14/101/20/21/4 del 1° agosto 2014.

La ripetizione dell'illecito determina in ogni caso **l'applicazione della confisca del veicolo** anche se non rientra nell'ipotesi di reiterazione prevista dall'art. 8-bis della Legge n. 689/81.

#### INCAUTO AFFIDAMENTO

Nei confronti del **proprietario** del veicolo o di **chiunque abbia la materiale disponibilità** dello stesso, salvo che la circolazione sia avvenuta contro la sua volontà, deve essere contestata la sanzione relativa all'incauto affidamento prevista dall'art. 116, comma 14, C.d.S., quando ne consenta la guida o lo affidi a persona che non abbia conseguito la corrispondente patente (il proprietario del veicolo **non può ritenersi persona estranea alla violazione** ai fini dell'applicazione della sanzione accessoria della confisca amministrativa del veicolo).

UFFICIO STUDI ASAPS

*Per l'eventuale organizzazione di corsi di aggiornamento sui temi dell'autotrasporto si può contattare la Fondazione ASAPS per la sicurezza stradale e urbana*  
 segreteria.fondazione@asaps.it  
 tel. 0543-704015

**Massa Carrara**  
**La Polstrada arresta**  
**due ladri pronti a colpire**  
**le gioiellerie della Lunigiana**  
**Fermati sulla A15 da una pattuglia sono**  
**stati trovati in possesso di una scaccia cani**  
**modificata, alcune fascette da elettricista e due**  
**targhe rubate. Provenivano dalla Puglia.**



Lunigiana - Un piano studiato nei minimi dettagli, mandato in fumo dalla prontezza degli uomini della Stradale, che hanno fatto due più due e li hanno incastrati senza lasciare scampo. Due rapinatori, di 27 e 30 anni, sono stati arrestati

ieri mattina dalla Polizia stradale di Massa-Carrara sull'A15, a bordo di una Citroen diretta verso sud.

L'auto è stata notata da una pattuglia della sottosezione di Pontremoli, prima di Aulla. I poliziotti, che stavano attuando il dispositivo di controllo a reticolo, finalizzato a intercettare in Toscana sia i delinquenti che gli automobilisti poco virtuosi, si sono insospettiti alla vista di quelle persone, decidendo di fermarle.

Uno dei due ha esibito un documento d'identità, mentre l'altro ne era privo. Dai primi accertamenti, gli agenti hanno scoperto che l'auto era stata rubata a Brindisi un mese fa e che l'uomo munito di documenti era noto alle forze dell'ordine, poiché pregiudicato per reati contro il patrimonio.

Il conducente della Citroen, che ha dichiarato ai poliziotti di essere italiano, con il nome fornito risultava incensurato. Ma dall'esame delle impronte digitali è emerso che, in realtà, lui era albanese e latitante, poiché evaso dagli arresti domiciliari cui era stato sottoposto a seguito di una condanna per rapina.

Gli investigatori hanno trovato nel cassetto porta oggetti dell'auto una scaccia cani, modificata per poter sparare proiettili veri con un silenziatore, rinvenendo anche più fascette da elettricista, di quelle che possono essere usate come manette per immobilizzare le vittime designate. Dalle indagini si è appreso che i malviventi erano intenzionati a ripulire alcune gioiellerie in Lunigiana, tant'è che il giorno prima avevano rubato due targhe su cui avevano applicato il nastro biadesivo per coprire, durante il colpo, quelle della Citroen.

Ma il loro minuzioso piano è stato mandato in fumo dalla Polstrada, che ha arrestato i due malfattori, sequestrando loro l'auto e il kit del perfetto rapinatore. Le indagini proseguono alla ricerca di eventuali complici e basisti.

da [cittadellaspezia.com](http://cittadellaspezia.com)

**Potenza**  
**La Polizia Stradale scopre tre mezzi**  
**con le scatole nere alterate**



Durante alcuni controlli operati su strada, in vista della stagione invernale e delle prossime festività natalizie, la Polizia Stradale di Potenza, in questi ultimi giorni ha individuato tre autoarticolati con la scatola nera alterata ed i rispettivi conducenti sono

stati deferiti all'Autorità Giudiziaria per il reato di rimozione dolosa di cautele contro gli infortuni sul lavoro.

Il tutto è avvenuto sul raccordo autostradale Sicignano-Potenza, dove le pattuglie della Polizia hanno scoperto che gli apparecchi tachigrafici installati a bordo, la scatola nera che consente di registrare le operazioni svolte e la velocità tenuta dal conducente, erano stati alterati o mediante l'interposizione di un sofisticato congegno elettronico che veniva azionato con un pulsante, sapientemente nascosto che disattivava le registrazioni durante la guida ed omettendo di rilevare la velocità tenuta dal veicolo, oppure con un magnete che le alterava.

I conducenti sono stati segnalati all'Autorità Giudiziaria ed i congegni sottoposti a sequestro penale e complessivamente sono state elevate a loro carico e dei proprietari degli autoarticolati, sanzioni amministrative per complessivi 7mila euro, con il ritiro delle patenti di guida ai tre autisti professionali, oltre alla decurtazione di 30 punti.

L'importante risultato conseguito si colloca tra i primari obiettivi nazionali dell'istituzione che mira a garantire l'armonizzazione delle condizioni di concorrenza dei trasporti su strada e il miglioramento delle condizioni di lavoro dei conducenti del settore, ma soprattutto diretto alla sicurezza stradale in generale, tenuto conto che gli eventi infortunistici che vedono coinvolti i mezzi commerciali, destinati al trasporto di merci e persone, molto spesso assumono conseguenze tragiche.

Infine, e non meno importante, nei giorni scorsi, allo svincolo autostradale di Vietri di Potenza è stata sottoposta a sequestro la carta di circolazione di un autocarro in quanto erano stati applicati dei tagliandi di revisione periodica completamente falsi.

A carico del conducente e del proprietario, entrambi della provincia di Avellino, sono state elevate infrazioni amministrative per circa 1.000 euro.

**Rocco Becce**  
 da [gazzettadellavaladagri.it](http://gazzettadellavaladagri.it)

**Rovereto**  
**"Suo figlio ha avuto un incidente,**  
**servono soldi": truffatore arrestato**  
**Ennesimo caso di "truffa dell'incidente"**  
**Questa volta i carabinieri, allertati da un**  
**cittadino, hanno colto il truffatore in flagrante**



Un nuovo caso di "truffa dell'incidente" a Rovereto. Ieri mattina un anziano residente della Città della Quercia ha ricevuto la telefonata di un sedicente avvocato il quale riferiva che il figlio della vittima era rimasto coinvolto in un incidente, particolare

ancora più odioso: il truffatore chiedeva un "risatto" poiché il figlio si sarebbe trovato in stato di fermo presso una caserma dei carabinieri.

Fortunatamente l'anziano ha capito che si trattava di una truffa ed ha chiamato i carabinieri. Militari in divisa ed in borghese si sono messi alla ricerca del truffatore in tutto il centro città. Verso mezzogiorno gli uomini dell'Arma hanno notato una scena indubbiamente riferibile alla medesima truffa. Un'anziana signora stava parlando in maniera concitata, sulla porta di casa, con un uomo che alla fine riusciva ad allontanarsi in tutta fretta stringendo in mano un sacchetto di plastica.

L'uomo è stato immediatamente fermato. Il sacchetto conteneva un orologio e gioielli per un valore di circa 2500 euro. Interrogato non ha potuto far altro che confessare di essere l'autore della truffa in questione. Trasferito in carcere è in attesa di comparire davanti al giudice per direttissima.

da [trentotoday.it](http://trentotoday.it)

**Vicenza**  
**Patenti "prese" con l'auricolare**  
**Quindici furbetti**



VICENZA. Il mondo è fatto a scale, ma c'è sempre qualcuno che vuole prendere l'ascensore. Come chi cerca di superare l'esame di teoria per la patente di guida presentandosi con auricolari, cellulare e telecamera nascosta per farsi dare le risposte corrette

da chi sta dall'altra parte della linea telefonica. Dall'inizio dell'anno gli agenti della sezione di polizia giudiziaria della

stradale, e il personale della motorizzazione civile, hanno sorpreso quindici furbetti, tutti stranieri, sequestrando ogni volta l'apparecchiatura tecnologica che veniva utilizzata per tentare di risalire all'organizzazione che si nasconde dietro a questo fenomeno che sta prendendo sempre più piede.

L'ultimo esaminando a cadere nella rete dei poliziotti e del personale degli uffici di strada Caperse è un indiano di 32 anni, residente a Thiene, che ha provato a imbrogliare durante una prova che si è tenuta alla fine di ottobre. A insospettire gli agenti e gli esaminatori è stata la postura tenuta dallo straniero durante l'esame: Singh era rimasto immobile con il busto per tutta la sessione. A quel punto, è scattato il controllo che ha permesso di trovare il kit che gli era stato fornito. Oltre a un auricolare all'orecchio, nascosto da un cappello e collegato con un smartphone tenuto in tasca, grazie ai quali riceveva le risposte giuste da barrare, lo straniero aveva una telecamera microscopica inserita in uno dei bottoni della camicia. Per questo motivo è stato espulso dall'esame e denunciato con l'accusa di truffa ai danni dello Stato.

V.G.  
 da [ilgiornaledivicenza.it](http://ilgiornaledivicenza.it)

**Trento**  
**Scoperte 9 bombe molotov sotto i**  
**mezzi della Polizia Locale di Trento**



Nove molotov (alcune fonti parlano anche di 11) sono state trovate posizionate sotto i mezzi della polizia locale. Una scoperta piuttosto inquietante effettuata dai stessi vigili in servizio al comando di via Maccani. Nessun ordigno è comunque fortunatamente esploso.

Sul posto sono subito arrivati i carabinieri e gli uomini della Digos che hanno avviato le indagini. Al momento non ci sarebbero rivendicazioni.

Da alcune notizie si tratterebbe di bottiglie in plastica con innesto piene di un liquido rosa. Gli ordigni sono stati ritrovati nella parte dietro al comando dei vigili urbani, che di solito è scarsamente custodito, sotto delle autovetture dismesse.

Si ipotizza anche che le molotov potrebbero essere state depositate sotto le macchine da più giorni. Rimane però un mistero sul fatto che siano rimaste inesplose. L'ipotesi è che magari le persone che sono entrate nella struttura siano state disturbate da qualcuno o qualcosa che li abbia fatti desistere dall'obiettivo.

Il ritrovamento è avvenuto in maniera casuale da un operaio che ha preso a calci quasi per gioco una di queste bottiglie. Le ipotesi, ma tutte da verificare, conducono o alla pista anarchica o a qualche folle che intende vendicarsi di qualche

sanzione o multa ricevuta dal corpo della polizia locale. Le bottiglie sono state subito inviate ai RIS di Parma per essere controllate. Tentativo di attentato? azione dimostrativa? vendetta verso le forze dell'ordine? La digos dovrà rispondere nei prossimi giorni a questi interrogativi. Tornano alla mente gli attentati di alcuni mesi fa alle poste italiane dove vennero incendiate numerose autovetture lasciate parcheggiate la notte.

"Fatti di questo genere vanno sempre condannati. Se avvengono in una comunità come la nostra, dove la tolleranza e il rispetto appartengono al nostro stesso DNA, la condanna deve essere ancora più dura". È il commento a caldo espresso dal governatore del Trentino, Ugo Rossi nell'apprendere del rinvenimento di bombe molotov presso il magazzino della polizia municipale in via Maccani a Trento.

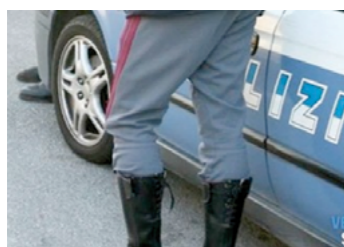
Desidero esprimere – aggiunge Rossi – anche a nome di tutta la Giunta e, sono certo, dei nostri cittadini, completa solidarietà nei confronti del corpo di polizia municipale del capoluogo e piena fiducia negli inquirenti impegnati a scoprire i responsabili di questo vile gesto".

da lavocedeltrentino.it

**Verona**

**Ruba 40 televisori da un camion in sosta ma viene intercettato dalla Stradale**

**A finire in manette è stato un 27enne romeno, sorpreso dal personale della sottosezione di Verona Sud dopo un colpo messo a segno in un'area di servizio nei pressi di Trieste ai danni di un autista slovacco**



Lo ha trovato in A4 con il carico appena rubato da un camion e ora N.R.I., cittadino romeno di 27 anni, in Italia senza fissa dimora e con precedenti specifici alle spalle, si trova in carcere in attesa del processo a suo carico.

Nel corso del weekend, il ladro aveva approfittato della sosta notturna di un autotrasportatore slovacco, in un'area di servizio nei pressi di Trieste, per appropriarsi del carico costituito da 40 televisori Sony del valore di circa 40mila euro. La sua fuga con il bottino però non è durata a lungo: gli uomini della Polizia stradale della sottosezione di Verona Sud infatti lo hanno intercettato sul tratto autostradale di competenza con il moltiplo e lo hanno arrestato con l'accusa di furto aggravato.

da veronaserait



**ed ancora...**

**Amaro (UD)**

**Sottosezione Polizia Stradale di Amaro**

**Da 30 anni in A23: 1000 gli arresti, 2000 i clandestini, 3800 gli indagati**

**Cerignola**

**Viaggiavano su un furgone a noleggio ma con a bordo due motociclette rubate: arrestati**

**Si tratta di due soggetti di Cerignola bloccati in autostrada tra le uscite di Foggia e San Severo. Le motociclette di grossa cilindrata erano state rubate a Macerata**

**Forlì**

**Viene derubato di attrezzi edili: la refurtiva viaggiava verso Napoli. Il coordinamento tra gli uffici investigativi ha permesso di far riconoscere e recuperare l'intera merce sottrattata**

**Reggio Emilia**

**Bloccato traffico illegale di cuccioli di razza**

**Sequestrati dai carabinieri 24 cagnolini pregiati arrivati dalla Repubblica Ceca**

**Forlì-Cesena**

**"Drogometro" sempre più in strada: in forte aumento i drogati al volante**

**Negli ultimi mesi si è registrata un'impennata di casi di guida sotto l'effetto di droghe nel territorio provinciale di Forlì-Cesena**



**Catene da neve di qualità per la tua sicurezza**

www.konigchain.com

**KÖNIG**



## Catene da neve la garanzia assoluta nei percorsi con strada innevata o fondo ghiacciato



# C

on l'arrivo della stagione invernale e l'inizio delle precipitazioni nevose, sono molti i controlli da effettuare sul veicolo ai fini della sicurezza, non solo durante la marcia, ma anche per quanto riguarda l'aspetto manutentivo per non avere avarie improvvise dovute al freddo.

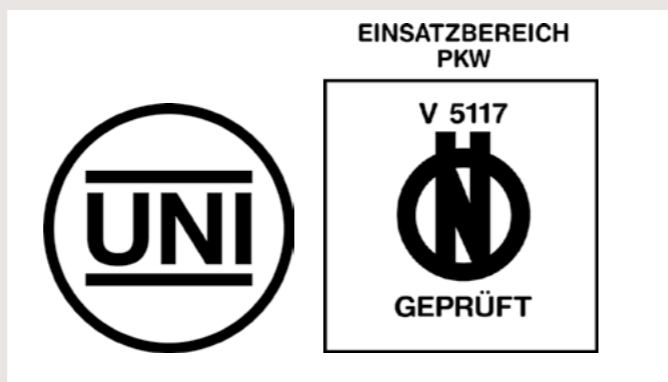
Uno degli aspetti fondamentali ai fini della sicurezza riguarda la tenuta di strada su fondo innevato o ghiacciato, soprattutto quando tali fenomeni atmosferici avvengono in zone dove la neve manca da anni e si trovano conducenti non preparati ad affrontare tali situazioni, sia in termini di preparazione che di dispositivi da utilizzare per tenere il veicolo in strada.

Le vigenti normative impongono in alcune strade l'utilizzo di pneumatici da neve o l'avere a bordo le catene da neve pronte per essere utilizzate.

Le catene da neve sono un dispositivo che offre garanzie di qualità elevata, non solo in termini tecnici, ma anche di montaggio, di prestazioni e quindi sicurezza.

Per essere considerate affidabili e poter essere utilizzate, le

catene devono essere di tipo omologato. Sono considerate valide le omologazioni "UNI 11313" (Italiana) o "Ö-norm V5117" (Austriaca).



Per ottenere tali certificazioni, la prova di resistenza necessaria viene effettuata a 50km/h per un tratto di almeno 120 Km su fondo stradale asciutto e la catena deve resistere senza alcuna rottura. Ciò significa che è

possibile utilizzare la catena da neve anche su tratti di strada con assenza di neve al suolo (ed esempio tunnel). Il costo medio di una coppia di catene varia a seconda del veicolo, della misura dello pneumatico e del tipo di catena scelto. Prima di procedere all'acquisto, è necessario verificare la misura dello pneumatico ed i suggerimenti sul libretto uso e manutenzione del veicolo. A seconda del veicolo e delle misure degli pneumatici, le aziende produttrici di catene forniscono indicazioni sulla tipologia di catena più adatta da utilizzare. Nel caso di veicoli con restrizioni sulla catenabilità, per un assetto troppo basso o sportivo, la catena da neve di tipo tradizionale potrebbe avere difficoltà di passaggio tra il pneumatico e il parafrangente e nell'interno tra il pneumatico e l'ammortizzatore. Da alcuni anni sono state immesse in commercio catene di tipo "a ragno", a montaggio esterno che vengono installate agendo solamente nella parte esterna del cerchione o dello pneumatico, in modo da evitare che la parte interna venga a contatto con l'ammortizzatore e causi danni al veicolo.

I vantaggi nell'utilizzo delle catene sono sempre percepibili su strada innevata e in particolare nella guida con neve alta, o con ghiaccio.

Rispetto al passato i moderni sistemi di montaggio sono semplificati al massimo, riducendo l'operazione a pochi secondi e le catene König in particolare offrono "effetti speciali" con il massimo della qualità coniugata con la praticità del montaggio. Importante ricordare che vanno posizionate nell'asse di trazione e pertanto su un veicolo dotato di trazione integrale è consigliabile verificare quanto indicato sul libretto uso e manutenzione e, in caso non ci fossero indicazioni da parte della casa auto, si consiglia di montarle sull'asse anteriore per garantire la direzionabilità del veicolo.

Una volta usate è bene lavarle con acqua calda ed asciugarle, pronte per la prossima nevicata: una buona catena dura infatti almeno per tutta la durata del veicolo!

Poi parliamoci chiaro, all'università del ghiaccio le catene si meritano sempre un trenta e lode!

## 12 mesi di Polizia Stradale tra passato e presente



Ve lo dà anche l'ASAPS il Calendario 2018, ma vi dovete accontentare di quello on line (però stampabile), ricchissimo di belle foto, affetto e tanta stima

Si sono lamentati in tanti: ma come, un calendario 2018 anche con la Polizia Stradale dov'è?? Ma in giro ci saranno dai...  
Comunque come ASAPS ve ne abbiamo preparato uno, è un po' vintage con uno sguardo fotografico ad oggi e uno, dallo specchietto retrovisore, a ieri. Chi non rispetta il proprio passato (ce ne sono eccome!) non ha nessun futuro. Le foto sono belle. Il rispetto per il passato c'è tutto. Il presente è ben raffigurato. Il futuro...? Beh quello non lo conosciamo, diciamo però che un po' lo temiamo...

Noi ci abbiamo messo l'idea, la veste grafica e l'amore per la Stradale e per quanti si occupano della nostra sicurezza sulle strade ai quali, tutti, va il nostro grazie! Purtroppo non ci possiamo mettere la stampa su carta perché non abbiamo i mezzi economici per farlo. Sono momenti difficili anche per l'associazione.

Magari se ci sostenete con la vostra adesione all'ASAPS o un vostro contributo come donazione liberale, chissà il prossimo anno potremmo anche farcela.

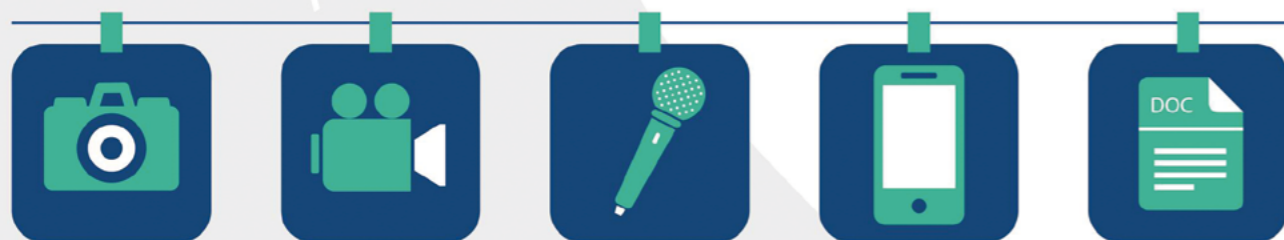
Nel frattempo potrebbe venire fuori uno sponsor che ci dà una mano a stamparne un po' di copie...  
Intanto però abbiamo preparato anche una versione in alta definizione.  
A colori e ad alta definizione è sicuramente il nostro affetto per tutte le donne e gli uomini che con ogni divisa sono impegnati sulle strade per garantire la nostra sicurezza.  
Buon anno a voi tutti!

**Giordano Biserni**  
Presidente ASAPS

The calendar pages are arranged in a 3x4 grid. Each page includes a photograph, a quote, and a calendar grid for the month. The months shown are: 01 GENNAIO, 02 FEBBRAIO, 03 MARZO, 04 APRILE, 05 MAGGIO, 06 GIUGNO, 07 LUGLIO, 08 AGOSTO, 09 SETTEMBRE, 10 OTTOBRE, 11 NOVEMBRE, and 12 DICEMBRE. Each page also features logos for ASAPS, ilCentaur, and SAPIDATA.



## RACCONTA LA SICUREZZA E FARAI STRADA



Fondazione Unipolis, in collaborazione con Zai.net, propone un concorso di idee per promuovere la sicurezza stradale e la mobilità sostenibile. Manda testi, fotografie, video e grafica

Ti aspettano tanti premi e riconoscimenti

SEGUI IL PROGETTO SICURSTRADA SU  

#SICURSTRADACONTEST

Scopri il regolamento su  
SICURSTRADA.IT | ZAI.NET

OCCHIO ALLA SCADENZA E... ALLA STRADA!

Con il contributo di ANCC - COOP

## I giovani ridisegnano la sicurezza stradale

La creatività dei ragazzi dai 14 ai 20 anni al servizio di una nuova idea di mobilità più sostenibile. Foto, video, testi, fumetti e app: fino al 15 febbraio 2018 tutti al lavoro per aggiudicarsi i premi del concorso di Fondazione Unipolis/Sicurstrada



**È** possibile vincere la sfida della sicurezza stradale e di una mobilità più a misura d'uomo, più sostenibile. E i giovani possono e debbono dare un contributo attivo e concreto a questa battaglia per la vita, contro i troppi e gravi rischi che si corrono ancora sulle strade. Per questo **Fondazione Unipolis, con il progetto Sicurstrada, e in collaborazione con Zai.net**, ha deciso di investire sull'intelligenza e la creatività dei ragazzi. **Fino al 15 febbraio 2018** è possibile partecipare al **contest "La sicurezza si fa strada"**, rivolto ai **giovani dai 14 ai 20 anni**, che potranno ideare e progettare nuovi strumenti e/o applicativi multimediali in grado di accrescere la conoscenza, la sensibilità e l'attenzione alla sicurezza stradale e alla mobilità sostenibile. Si tratta di problemi e questioni di straordinaria valenza sociale e civile, perché è ancora troppo alto e ingiustificato il prezzo pagato al traffico dai giovani che si muovono sulle strade, siano essi pedoni, ciclisti, motociclisti e automobilisti.

Con questa iniziativa, Unipolis vuole **coinvolgere i ragazzi in un lavoro individuale e collettivo**, per proporre nuove idee capaci di **comunicare in modo innovativo, propositivo ed efficace la sicurezza sulla strada**: come evitare le cattive pratiche di guida - dal mancato rispetto dei limiti di velocità, alle distrazioni causate dall'uso degli smartphone; dall'uso e abuso di alcol e droghe - e, al contempo, proporre idee virtuose di mobilità sostenibile: uso della bicicletta, trasporto collettivo e in mobilità condivisa, mezzi di trasporto elettrici, ecc.. Gli elaborati dovranno essere inviati sotto forma di **testi per la stampa o per il web; disegni e fumetti, opere digitali, fotografie; audiovisivi e progetti multimediali; applicazioni web**. Una Commissione di valutazione composta da esperti, in maggioranza esterni alla Fondazione Unipolis, selezionerà tre proposte per ciascuna categoria di elaborati, alle quali verranno attribuiti **premi sotto forma di buoni acquisto libri, notebook, videocamera e tablet**.

Regolamento completo e modalità di partecipazione al concorso sono disponibili su: [bit.ly/sicurstradacontest](http://bit.ly/sicurstradacontest). Su [sicurstrada.it](http://sicurstrada.it), [facebook.com/sicurstrada](https://facebook.com/sicurstrada) e [twitter.com/sicurstrada](https://twitter.com/sicurstrada) saranno diffuse tutte le varie fasi del contest. È possibile commentare e condividere l'iniziativa con l'hashtag: **#SICURSTRADACONTEST**. Per maggiori informazioni, scrivere a: [contest@sicurstrada.it](mailto:contest@sicurstrada.it).

# MERCE TAROCCA O L'ORO DI BOLOGNA (Quello che si fa rosso dalla vergogna)

## Un sintetico percorso storico dal tarocco nella Bologna papalina alle contraffazioni e ai falsi grossolani dei giorni nostri

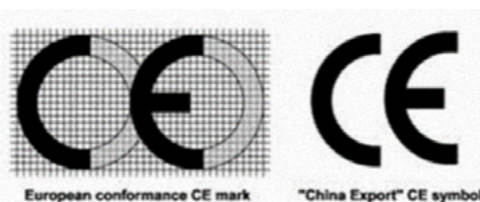
**F**elsinea era il nome dato a Bologna per via della latinizzazione del nome Velzna o fertile, voluto dai fondatori etruschi nel 534 a. C. ed invero tale è sempre stata, anche per quanto riguarda gli ingegni, nel bene e nel male. Quando era la principale città di una ricca provincia dello Stato Pontificio, aveva raggiunto una discreta notorietà per il fatto che ivi si fabbricassero credibili gioielli e monete d'oro falso, altrimenti detto di bassa lega, quindi con forti percentuali di rame che ingannava sulla purezza. Consumandosi però tali manufatti, mentre venivano maneggiati o per pulirli, emergeva inevitabilmente il rosso colore del più vile dei due metalli che formavano la lega vile. Per questo motivo, almeno sino allo scorso secolo, era d'uso comune il detto: "l'oro di Bologna che si fa rosso dalla vergogna". Il rossore avrebbe dovuto in verità essere un connotato fisico delle guance degli imbonitori, che invece, loro sì senza vergogna, spacciavano quei tarocchi con faccia che sarebbe corretto definire bronzea non meno di quella dell'imperatore Diocleziano.



Bronzea effigie dell'imperatore Diocleziano - moneta romana - lega di rame e stagno.

Ovviamente si farebbe torto ad intere collettività ad affermare che le italiche genti e quelle bolognesi in particolare, abbiano l'esclusiva della produzione e commercio di merce tarocca e, se certi detti esprimono forme di saggezza popolare basata sull'esperienza, vi sarà bene un motivo anche per quello che definisce: *l'oro del Giappone, quello che quando lo guardi diventa ottone*. Certo è che, se ad un certo punto i cloni del sol levano sono spariti dal mercato, altri furbastri con gli occhi a mandorla li hanno sostituiti nel commercio di merce tarocca, arrivando persino a creare un segno ingannevole che strizza l'occhio alla sicurezza del prodotto, mentre l'unica certezza è quella di ricevere un prodotto non verificato rispetto agli standard di sicurezza.

**La marcatura CE è un contrassegno** - Conformité Européenne. Essa indica un prodotto conforme ai requisiti essenziali previsti da Direttive in materia di sicurezza, sanità pubblica, tutela del consumatore, ed altre (la direttiva bassa tensione, la direttiva compatibilità elettromagnetica, la direttiva per i sistemi in pressione, la direttiva macchine, la direttiva per i dispositivi medici) - che deve essere apposto su determinate tipologie di prodotti (materiale elettrico, giocattoli, occhiali da sole) dal fabbricante o rappresentante autorizzato entro l'Unione Europea. In tal modo, questi autocertifica la rispondenza e/o la conformità ai requisiti essenziali per la commercializzazione e utilizzo nell'UE; il prodotto su cui è apposto è conforme a tutte le Direttive ad esso applicabili. Rappresenta il requisito legale necessario, per la commercializzazione all'interno dello Spazio economico europeo (SEE). <http://www.newapproach.org/Directives/DirectiveList.asp>.



La funzione di tale marchio è quella di tutelare interessi pubblici quali: salute e sicurezza degli utilizzatori dei prodotti. Assicura l'adeguatezza a disposizioni dell'U.E. per il loro utilizzo. Pur non essendo un marchio di qualità o di origine ha quindi un rilievo amministrativo, e segnala conseguentemente la circolabilità entro il Mercato Unico (Cass. Sent. n. 36228/2009). Spesso si rilevano prodotti recanti una marcatura con caratteristiche molto simili al marchio CE. **L'unica differenza, il logo si presenta uguale in grafia e colorazione, è la minore distanza che intercorre tra le due lettere.**

Il marchio China Export, crea confusione circa una qualità importante del prodotto. Il marchio CE deve essere apposto secondo il formato previsto, in maniera leggibile e indelebile; deve misurare almeno 5 mm, e mantenere le proporzioni iniziali in caso di ingrandimenti; qualora le caratteristiche finali del prodotto o la sua lavorazione non consentano l'apposizione della marcatura CE direttamente sul bene stesso, verrà apposta sulla confezione o documentazione d'accompagnamento; qualora le direttive prevedano una valutazione da parte di un ente certificato, il numero identificativo di tale Ente verrà inserito nell'etichetta contenente il marchio CE a cura del fabbricante o rappresentante sotto la responsabilità dell'Ente stesso. Risulta peraltro irrilevante persino la mancanza di false indicazioni recanti i requisiti richiesti dalla normativa vigente per l'apposizione della predetta marcatura CE, ai fini della rubricazione della fattispecie di cui all'art. 517 cp. Rileva infatti la decettività di tale marcatura, che si distingue da quella con cui si vuole creare confusione per il solo particolare della impercettibile, diversa distanza tra le due lettere, sufficiente ad ingenerare il convincimento nel consumatore che la merce abbia le caratteristiche e gli standard previsti nell'UE. Risulterebbe irrilevante, da un punto di vista meramente teorico, il fatto che tali merci potrebbero possedere tutti o una parte dei prescritti requisiti. Infatti il marchio CE apposto dal produttore ha la funzione di certificare la conformità ai requisiti essenziali richiesti dal mercato Europeo, costituendo già da sola elemento qualitativo del prodotto (S.C. sez. 3, del 18 sett. 2014, n. 45916).



**Tornando alla "dotta", coloro che venivano sorpresi a fabbricare o commerciare** prodotti tarocchi venivano tuttavia allontanati coattivamente dalla città, allora ancora turrata, anticipando per certi versi una tipologia di provvedimenti amministrativi di polizia, tornati d'attualità e di competenza del Sindaco ora chiamato a compiti di medievale memoria che furono già del Bargello. Mutandosi i tempi, ma non il costume, ancor oggi per allontanare una certa tipologia di soggetti s'usa dire "mandar fuori da Bologna", o "sbolognare". C'era tuttavia sempre il caso, anche per l'uomo o la donna timorati di Dio e della Legge, d'incamerare incautamente monete false, di cui occorreva liberarsi per evitare un danno, mollando poco altruisticamente la fregatura a terzi; quindi *sbolognare* veniva inteso anche nell'ulteriore accezione di "liberarsi della moneta simil-aurea falsa incautamente accettata".

**Stato Pontificio** – Doppia romana, oro – Papa Pio VII (1800 – 1823). Risulta arduo ancor oggi provare la falsificazione negli oggetti antichi di metallo prezioso. Particolarmente l'oro può presentarsi coperto da una patina nerastra ma non subisce, anche quando rinvenuto durante scavi, alterazioni. I depositi di origine organica possono essere facilmente riprodotti. L'argento assume invece naturalmente diverse patine a seconda della lega e delle modalità di conservazione, ma, particolarmente quella nerastra detta *argent corné*, risulta difficile da imitare anche ricorrendo al solfuro d'argento. In generale si può affermare che non esistano regole univoche e sicure che consentano la certa individuazione di falsi antichi. Per ritenere esistente una tale capacità non possono in ogni caso difettare nel perito una profonda conoscenza dello stile e una grande specifica esperienza.



**"Venghino siore e siori, non siamo qui per vendere ma per regalare"**, era (ed è) la rassicurante cantilena che accompagnava l'attività truffaldina, al cui successo contribuiva la simpatica cadenza emiliana foriera in questo caso di fregature. Una frase di successo bisogna dire, destinata a diffondersi, frequentemente utilizzata dal cinema ma anche da scaltri piazzisti di altre provenienze regionali, la vulgata indica particolarmente i campani per una tale specializzazione. Una tale deplorabile tradizione non pare comunque correre a tutt'oggi il rischio di perdersi dove ebbe origine, venendo mantenuta in vita da numerosi imbonitori, nelle aree di servizio autostradali di tutta l'Emilia Romagna e regioni limitrofe. Costoro rivelandosi particolarmente attivi nei periodi di grande traffico, quando la Polizia Stradale è affaccendata in altri compiti prioritari mentre loro ingaggiano, in impari confronto, le torme dei vacanzieri nordici che invadono il bel Paese, con un valore degno di miglior causa.

**Il successo della formula** non è dovuto però solo all'indiscutibile capacità persuasiva di taluni mariuoli, o alla vis ingannatoria intrinseca al bene stesso "tarocco" ed oggetto di transazione, ma anche alla mala fede di chi si crede furbo e vuole acquistare merci di apparente pregio ad un costo non adeguato, non escludendo o magari illudendosi di avere per



le mani "autentica" refurtiva, ricettata d'occasione. La falsità dell'oggetto, soprattutto voluta e cercata per il suo rilievo artistico o per il riferimento ad un brand di successo, attraverso la quale si imita una forma o una tecnica, assume intuitivamente un rilievo pubblicistico qualora diretta ad uno scopo fraudolento. Resta tuttavia non essenziale la salvaguardia in via diretta della libera determinazione dell'acquirente, mentre rileva la lesione della pubblica fede e la conseguente turbativa dell'ordine pubblico economico cui ben può concorrere il comportamento dell'acquirente stesso, pur se in maniera meno grave.

**Il marchio nasce concettualmente dopo il bene che l'incorpora** e non è un segno distintivo essenziale, pur assolvendo alla funzione di permettere di riconoscere i beni/servizi provenienti da un imprenditore, così svolgendo l'utile funzione di contribuire alla formazione e al mantenimento della sua clientela. Garantisce così la provenienza evitando, almeno in parte, la necessità di esaminare la merce stessa sotto il profilo qualitativo. Per l'influenza che possono avere, i marchi celebri godono di una tutela ampliata, risultando vietato il loro utilizzo anche su prodotti diversi da quelli ai quali cui si riferiscono.

**Per merce contraffatta**, o counterfeit trademark goods, si intende il prodotto, incluso l'imballaggio, su cui sia stato apposto senza autorizzazione un marchio commerciale identico ad uno validamente registrato per lo stesso tipo di prodotto o, comunque, un marchio che non ne possa essere distinto nei suoi aspetti essenziali - definizione Reg. (CE) n. 1383/2003 -. Praticamente ogni tipo di merce può essere oggetto di contraffazione, purché tale pratica garantisca un ritorno economico: giocattoli, pezzi di ricambio per auto, medicinali etc. Persino il mercato illecito degli stupefacenti non risulta immune da una tale consuetudine, rilevandosi talvolta, sulle confezioni delle sostanze, persino marchi del fabbricante (ovviamente non registrati), con esiti che possono essere letali per gli acquirenti/consumatori e per gli stessi contraffattori, questi ultimi qualora danneggino organizzazioni criminali non avulse dall'applicare la massima sanzione per chi sgarra.

**Il falso grossolano non è punibile**, ma non assumono rilevanza a tal fine le modalità circostanziali della vendita, posto che la consapevolezza della contraffazione, ingenerata nel compratore da tali modalità, risulta irrilevante ai fini della lesione dei beni giuridici protetti. L'interesse protetto è quello della tutela dell'ordine economico, della trasparenza e della veridicità degli scambi e dei rapporti economici. Bisogna tuttavia essere cauti per ritenere inapplicabili i rigori della norma penale, ricorrendo esclusivamente a criteri di valutazione ex ante, che escludano secondo la consapevolezza e il discernimento dell'uomo comune, la confusione ovvero la riferibilità del prodotto al titolare del marchio, potrà affermarsi l'esistenza del falso grossolano.

**L'acquirente finale non va esente da sanzione**, in quanto non incolpevole potremmo dire, ma non può essere ritenuto responsabile di incauto acquisto (art. 712 cp), ovvero di ricettazione (art. 648 cp), perché si rende applicabile, in ossequio al principio di specialità, la violazione amministrativa di cui al D.L. 14 mar. 2005 n. 35 (artt. 1/7), conv. L. 14 mag.

2005 n. 80 inf. modif. L. 23 lug. 2009 n. 99. Il rigore di una tale sanzione viene censurato dagli organi d'informazione a fasi alterne, a seconda che faccia più notizia la tutela del made in Italy e della legalità evocata dai commercianti in regola ovvero il caso della vecchietta straniera multata e presunta acquirente inconsapevole. Non può tuttavia negarsi, in genere, da parte dell'acquirente, la consapevolezza di acquistare merci in violazione di Legge, soprattutto in relazione alle modalità con cui vengono esitate e al costo. In ogni caso la sanzione amministrativa pecuniaria prevede per il responsabile il pagamento di una somma che va da 100 euro fino a 7.000 euro, per l'acquisto a qualsiasi titolo di cose che, "per la loro qualità o per la condizione di chi le offre o per l'entità del prezzo, inducano a ritenere che siano state violate le norme in materia di origine e provenienza dei prodotti ed in materia di proprietà industriale". In ogni caso risulta obbligatoria la confisca amministrativa delle merci contraffatte (sequestro ex art. 13 L. n. 689/1981).

**Qualora fosse violato anche il Diritto d'Autore** (L. n. 633/1941) a seguito della novella di cui alla cit. L. n. 99/2009 si renderà applicabile la sola sanzione di cui all'art. 174 bis LdA, che risulta peraltro più severa e riferibile appunto alla tutela delle opere dell'ingegno. La Legge esclude infatti la sovrapposizione con la sanzione amministrativa specifica per i marchi contraffatti. Si può configurare una tale fattispecie allorquando ad es. il DVD di un film abusivamente duplicato, rechi anche la confezione contraffatta (art. 9 L. 689/1981).

**In merito al reato di cui si rende responsabile il venditore** non è condivisibile e non può sottacersi una tendenza, anche recente e ricorrente, a negarlo da parte di taluni giudici di merito, che in genere fanno riferimento ad una superata interpretazione degli ermellini che di seguito sinteticamente si riporta: "... intanto un marchio contraffatto può trarre in inganno un compratore, così da integrare, in caso di vendita della merce, il reato contestato ... in quanto la provenienza prestigiosa del prodotto costituisce l'unico elemento qualificatore o comunque quello prevalente per determinare nell'acquirente di media esperienza la volontà di acquistare il prodotto stesso. Qualora viceversa altri elementi del prodotto, quali la evidente scarsità qualitativa del medesimo o il suo prezzo eccessivamente basso rispetto al prezzo comune di mercato, siano rivelatori agli occhi di un acquirente di media esperienza del fatto che il prodotto non può provenire dalla ditta di cui reca il marchio, la contraffazione di quest'ultimo cessa di rappresentare un fattore sviante della libera determinazione del compratore, sì da integrare il delitto contestato" (S.C. Sez. V Penale n. 2119/2000).

**Tutelano invece la fede pubblica i delitti di contraffazione**, configurandosi come reati che mettono in pericolo l'ordine economico, non mirando il quadro normativo a salvaguardare in via diretta la libera determinazione dell'acquirente, peraltro in certi casi sanzionato, quanto piuttosto la pubblica fede, intesa come affidamento dei cittadini nei marchi e nei segni distintivi che individuano le opere dell'ingegno e ne garantiscono la circolazione. A tale proposito giunge utile esaminare il percorso logico (sinteticamente riportato) di una fondamentale sentenza della S.C. (Cass. Sez. V Penale n. 34652/2005) - Il reato di contraffazione di marchi industriali, apposti sulle confezioni di profumi, sarebbe configurabile anche in presenza della

dicitura falso d'autore. Ciò in quanto il tale delitto configura reato di pericolo, posto a tutela della fede pubblica, rispetto al quale è irrilevante la contraffazione grossolana, non essendo con tale norma tutelata in via diretta la libera determinazione dell'acquirente, quanto piuttosto la pubblica fede, intesa come affidamento dei cittadini nei marchi e nei segni distintivi che individuano le opere dell'ingegno e ne garantiscono la circolazione, restando, perciò, del tutto irrilevanti sia le condizioni di vendita che la contraffazione grossolana" (in senso conforme, Cass. sez. V, 5 luglio 2006, n. 31451; Cass. sez. II, 22 settembre 2005, n. 34652). Diversamente opina altra giurisprudenza che non esclude la grossolanità della contraffazione, quando essa sia riconoscibile ovvero appare evidente si mostra e si denuncia 'ex se', mediante la scritta 'falso d'autore' impressa sulla confezione del profumo esposto in vendita" (Cass. sez. V, 19 settembre 2005, n. 41158). L'interessante caso affrontato dalla sentenza deve essere risolto attraverso un'interpretazione dell'art. 473 c.p. conforme alla Costituzione e, in particolare, al principio di offensività, secondo cui "non c'è reato senza offesa a un bene giuridico, nella forma della lesione o della messa in pericolo". Come ha riconosciuto la Corte costituzionale (ad es. Corte Cost. 7 luglio 2005, n. 265), il principio di offensività, quale "criterio interpretativo-applicativo affidato al giudice", impone a questi di "accertare il fatto costituente reato abbia effettivamente leso o messo in pericolo il bene o l'interesse tutelato". Sembra condivisibile, perché rispettoso del principio di offensività, l'orientamento giurisprudenziale che riconosce, rispetto al delitto in esame, una possibile rilevanza in concreto del falso grossolano: devono essere ritenute non punibili, perché inoffensive del bene tutelato, cioè incapaci di porre in pericolo la fede pubblica, le contraffazioni di marchi industriali così grossolane da rendere impossibile il tradimento della fiducia dei consumatori nei segni di riconoscimento dei prodotti, e la conseguente induzione in errore anche della persona più sprovveduta. Occorre tuttavia chiedersi, in concreto, se l'apposizione della dicitura "falso d'autore" sulle confezioni di profumi recanti marchi contraffatti integri o meno un'ipotesi di falso grossolano. La risposta della Cassazione, nel citato precedente, è affermativa. Tuttavia un'interpretazione conforme al principio di offensività impone di accertare caso per caso, alla luce di tutte le circostanze concrete, se l'apposizione di quella dicitura escluda o meno l'idoneità offensiva della condotta. Non è questo il caso, a noi pare, che ricorre qualora la dicitura "falso d'autore" sia poco visibile, perché impressa in caratteri piccoli e/o su parti della confezione non immediatamente visibili (è quanto per lo più accade, atteso che la stessa costituisce, verosimilmente, un espediente per cercare di escludere la rilevanza penale della contraffazione).

**Il rapido diffondersi del Cristianesimo**, fu effetto della vittoria dell'imperatore Costantino (324 d. C.) sul rivale Licino. Attuò infatti costui in seguito, una politica promozionale per la diffusione di tale religione, anche attraverso l'affidamento ai cristiani di incarichi di rilievo nella pubblica amministrazione e nelle forze armate. Tale espansione ebbe, come ulteriore conseguenza, un genere di falsificazione, relativo a cose, che si potrebbe definire di tipo religioso che iniziarono ad essere commercializzate. Aumentarono infatti di numero i santuari e i luoghi di culto, per i quali assumevano particolare motivo d'attrazione le reliquie di Santi e Martiri, certo numerosi nei primi tempi della Chiesa, ma non abbastanza da soddisfare tutte le richieste, cui non era estranea l'avidità di taluni ecclesiastici che miravano a mettere le mani su lasciti ed elemosine di pellegrini, che risultavano tanto più numerosi quanto più assumeva notorietà e importanza la reliquia. Se ne conoscono di ogni genere e vanno, dai brandelli di tessuto alle schegge di legno, ai chiodi e alle spoglie umane. Ovviamente la valutazione di oggetti datati e la loro attribuzione restano talvolta difficilissimi, legate talvolta all'impiego di tecnologie sofisticate o all'interpretazione delle Scritture, ma può per certo affermarsi la falsità di taluni di essi, avendo riguardo all'esistenza di multipli di parti anatomiche umane oggettivamente limitate in natura, ma di particolare prestigio per chi le detenesse. Giova a tal proposito far rilevare l'esistenza di alcune teste di Giovanni Battista, di plurimi corpi dell'apostolo Andrea e di Giacomo, in entrambi i casi con teste aggiuntive. Le reliquie furono quindi effettivamente commercializzate, anche assumendo grande valore economico ed ovviamente vennero contraffatte. In qualche caso provocarono spargimenti di sangue e vengono ancor oggi rubate, non fosse altro che per il materiale prezioso con cui vengono talvolta adornate.



**La liquefazione del sangue di San Gennaro**, custodito a Napoli, viene citata in letteratura da tempi assai risalenti, a partire dal *Chronicon Siculum* (1389). Tale prodigio resta un mistero pur risultando (sic.) studiato con tecniche evolute. Il liquido, supposto ematico, risulta contenuto entro antiche ampolle di vetro, solitamente presentandosi allo stato solido. In talune occasioni torna allo stato liquido, apparendo del colore vivido del sangue e ribollendo. Pur manifestandosi ciclicamente, ma anche in occasione di eventi importanti per il popolo partenopeo, viene da taluni apertamente negato come evento soprannaturale, preferendosi cautamente definire la trasformazione miracolo laico di San Gennaro. ■

\*Colonnello Guardia di Finanza

## Il Prefetto Roberto Sgalla nominato ambasciatore della sicurezza nel ciclismo durante la 26esima edizione del "Giorno della scorta" organizzato da G.S. Progetti Scorta per la promozione del ciclismo su strada



Si è svolta domenica 26 novembre a Bologna, presso il Palazzo delle Federazioni, la 26esima edizione del "Giorno della scorta" organizzato da G.S. Progetti Scorta per la promozione del ciclismo su strada.

All'evento ha partecipato il Prefetto Roberto Sgalla, Direttore delle Specialità della Polizia di Stato, che è intervenuto sul tema "sicurezza nel ciclismo, tra presente e futuro".

Nell'occasione G.S. Progetti Scorta ha attribuito la nomina di "Ambasciatore della sicurezza nel ciclismo" al Prefetto Roberto Sgalla, Direttore Centrale delle Specialità della Polizia di Stato e Presidente della Commissione Nazionale Direttori di Corsa e Sicurezza della FCI.

"Persona di prestigio per i suoi incarichi in ambito ministeriali ed in quello sportivo, pedalatore lui stesso, l'uomo che meglio di altri può sommare autorevolezza e competenza in fatto di sicurezza stradale e sicurezza del ciclismo" questa la motivazione di questo importantissimo riconoscimento attribuito al prefetto Roberto Sgalla.

Questo prestigioso premio giunto alla sua 8ª edizione, ricade su persone alle quali è affidato il compito morale di testimoniare l'impegno di tutto il movimento ciclistico sui temi della sicurezza, utilizzando ogni circostanza possibile. Infatti negli anni hanno ricevuto il riconoscimento personaggi come Pier Augusto Stagi, Felice Gimondi, Alfredo Martini, Vittorio Adorni, Riccardo Magrini, Mario Amadori, Silvio Martinello e Adriano Malori.



## Bologna Giorno della Scorta 2017 Riconoscimento all'ASAPS per i suoi 26 anni di impegno per la sicurezza stradale

Nel Giorno della Scorta celebrato a Bologna sotto la magistrale regia di Silvano Antonelli leader del G.S. Progetti Scorta, domenica 26 novembre di fronte a un folto e qualificato pubblico di professionisti del ciclismo, fra i quali il commissario tecnico Davide Cassani, il telecronista ex ciclista Silvio Martinello, Raffaele Babini direttore di corsa e tanti altri specialisti di addetti ai lavori nel mondo del ciclismo, è stato assegnato un riconoscimento anche all'ASAPS, nella persona del suo presidente Giordano Biserni, per i 26 anni di impegno dell'ASAPS per la sicurezza stradale.

### Bologna Giorno della Scorta 2017 RICONOSCIMENTO ALL'ASAPS PER I SUOI 26 ANNI DI IMPEGNO PER LA SICUREZZA STRADALE La motivazione

In occasione di questa giornata, il G.S. Progetti Scorta, sente il desiderio di rivolgere un pensiero di gratitudine all'ASAPS, l'Associazione Sostenitori ed Amici della Polizia Stradale, nata nel 1991 per iniziativa di un gruppo di appartenenti alla Stradale

di Forlì, Cesena, Ravenna e Faenza.

L'indiscusso pregio di questa Associazione è quello di essere una voce libera, autonoma e responsabile, che utilizzando la competenza, la passione e l'orgoglio della Polizia Stradale, offre ai cittadini ed alle istituzioni un ottimo servizio per la sicurezza stradale, fatto di ricerca, elaborazione, informazione, iniziative, proposte e tanto lavoro volontario. Di questa benemerita Associazione, ricordiamo alcune battaglie storiche come quella contro le stragi del sabato sera, quella per la numerazione dei cavalcavia autostradali all'epoca del temibile lancio dei sassi, oppure ancora, in tempi più recenti, quella per l'approvazione della legge sull'omicidio stradale.

A cui aggiungere le tante campagne di prevenzione quotidianamente svolte contro la velocità, l'uso dell'alcol e delle droghe, l'uso distorto del telefonino alla guida, per arrivare a quelle ultime per la difesa dei bambini in auto, l'utilizzo della corsia di destra in autostrada, l'uso degli indicatori di direzione, oppure, infine, quella contro l'uso degli smartphone durante la guida, divenuto ormai un vero e grave fenomeno

di distrazione di massa.

I risultati di questa Associazione sono evidenti, e grazie ai suoi strumenti di comunicazione come il portale ASAPS e la rivista "Il Centauro", oppure gli elaborati periodicamente proposti, oppure ancora con le tante presenze radio-televisive del suo presidente e fondatore Giordano Biserni, l'ASAPS è certamente diventata un punto di riferimento nazionale di forte credibilità, a cui fanno quotidiano riferimento molti operatori del settore e diversi giornali nazionali.

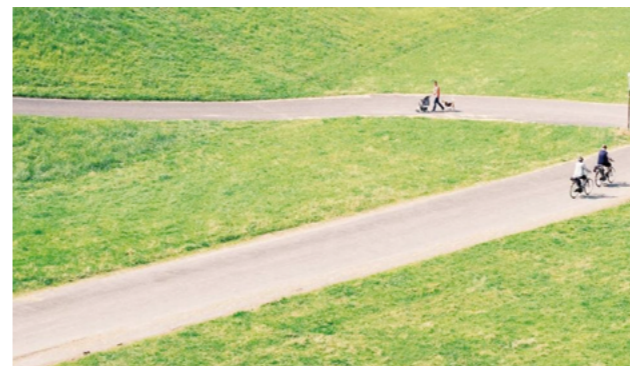
Per queste ragioni e per tanto altro che in questa sede non c'è tempo di aggiungere, il G.S. Progetti Scorta, per la sua naturale sensibilità ai temi della sicurezza stradale, da tempo sentiva il desiderio di una occasione per rivolgere all'ASAPS ed al suo presidente un semplice ma formale atto della propria ammirazione e riconoscenza.

Lo facciamo oggi consegnando al Presidente dell'ASAPS, dott. Giordano Biserni, una targa ricordo di questa giornata, il quale poi, aggiungerà il proprio contributo di osservazioni e proposte a rafforzamento dei lavori di questa nostra giornata.



## In Olanda sulla prima pista ciclabile al mondo fatta con la carta igienica riciclata

Per recuperare la cellulosa dalle fogne i tecnici dello stabilimento di depurazione di Geestmerambacht utilizzano un particolare setaccio industriale in grado di recuperarne 400 chilogrammi al giorno. Un materiale che per essere utilizzato nell'asfalto non dovrà seguire un lungo processo di depurazione, facendo risparmiare tonnellate di Co2.



Una pista ciclabile fatta con la carta igienica recuperata dalle fogne. Impossibile? Non in Olanda, dove si può andare dalla città di Leeuwarden a Stiens in bici, percorrendo un asfalto unico nel suo genere.

Una «sperimentazione» di un chilometro, che mira a riciclare le 180 mila tonnellate di carta igienica che gli olandesi utilizzano ogni anno, accorpando la cellulosa dispersa nelle acque fognarie in un composto di asfalto chiamato Ogfc, che già di suo ha una amalgama porosa e permeabile all'acqua.

«Quando le strade si bagnano, diventano scivolose, quindi usiamo questo asfalto perché assorbe l'acqua più velocemente dalla superficie della strada», spiega

Ernst Worrell, docente dell'Università di Utrecht. E ora con l'aggiunta della carta igienica si è creata una nuova «materia prima riciclata» con cui asfaltare le strade.

Per recuperare la cellulosa dalle fogne i tecnici dello stabilimento di depurazione di Geestmerambacht utilizzano un particolare setaccio industriale in grado di recuperarne 400 chilogrammi al giorno. Un materiale che per essere utilizzato nell'asfalto non dovrà seguire un lungo processo di depurazione, facendo risparmiare tonnellate di Co2. Gli impieghi per la cellulosa riciclata sono infiniti. «Tecnicamente potrebbe essere usata per fare anche le scatole della pizza. Ma chi vorrebbe mangiare una pizza avvolta in carta di fogna?», ironizza Carlijn Lahaye, amministratore delegato di CirTec, società che insieme alla Knn Cellulose ha sviluppato la tecnologia per l'estrazione e la pulizia delle fibre dalle acque reflue.

Se passate dall'Olanda, e decidete di percorrere una parte dei 35 mila chilometri ciclabili del paese, non perdetevi questo tratto della provincia di Firesland: chi lo ha fatto dice che è praticamente impossibile percepirne la differenza. Ma sapere di essere sopra la prima corsia al mondo pavimentata con la carta igienica, non potrà che darvi una spinta in più.

Noemi Penna da lastampa.it

## In Nuova Zelanda arriva la prima gatta poliziotta in servizio



In Nuova Zelanda non ci sono topi d'appartamento in grado di dileguarsi da Tia, la gatta poliziotta. Sempre che non si presentino fuori dai suoi 30 minuti di servizio: il resto del tempo lo passa a dormire, ma questa bella gatta dalla pelliccia vaporosa non teme proprio nessuno.

Adora andare in perlustrazione con il suo partner umano sulla macchina della polizia, ma per lo più ha una propensione per il lavoro d'ufficio: «Ci aiuta molto qui», e speriamo che «oggi snifferà qualche indizio», standosene appollaiata su una sedia.

ia è protagonista di un video pubblicato dalla New Zealand Police su Facebook per presentare a tutti il nuovo agente in servizio. Si è presentata con la sua pettorina personalizzata e lo sguardo fiero, pronta ad analizzare ogni scena del crimine. Una vera poliziotta coi baffi.

«Tia in genere lavora solo per mezz'ora, poi torna a fare il gatto», racconta il suo umano, che ha deciso di portarla a lavoro sapendo i benefici che portano gli animali nei luoghi in cui lo stress è all'ordine del giorno. E non avrebbe potuto ricevere un'accoglienza migliore.

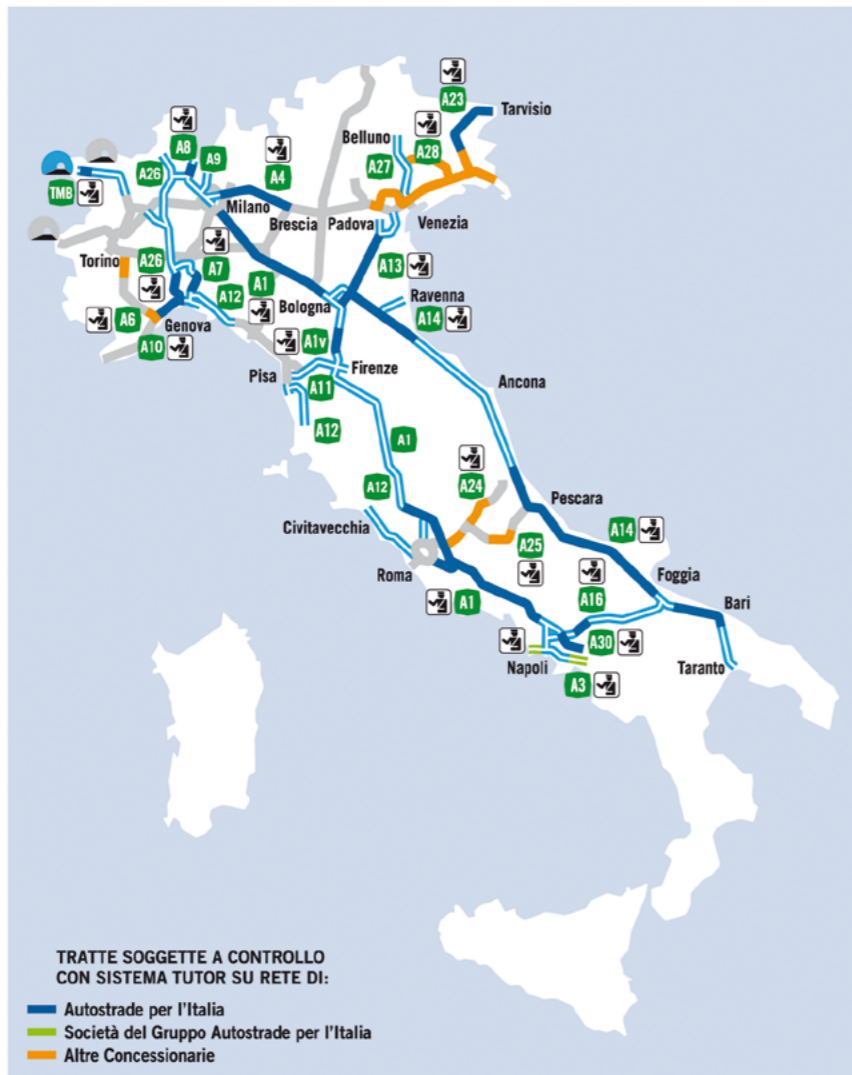
di Noemi Penna da lastampa.it

## IL TUTOR NELLE TRATTE AUTOSTRADALI

Il Tutor è un innovativo sistema che permette di rilevare la velocità media dei veicoli. Il sistema è stato sviluppato da Autostrade per l'Italia e messo a disposizione della Polizia Stradale, che, per legge, è l'unico soggetto titolato all'uso del sistema per la rilevazione ed il sanzionamento delle infrazioni accertate sulla rete autostradale. Le sanzioni emesse non vanno, in nessuna misura, a beneficio di Autostrade per l'Italia. Il Tutor realizza in automatico i controlli che richiederebbero l'impiego di numerose pattuglie al giorno, che possono invece essere impiegate in servizi dove risulta fondamentale l'intervento umano: l'attività di soccorso, il rilievo di incidenti stradali, il controllo sul trasporto di merci pericolose, etc.

A garanzia degli automobilisti il sistema prevede i più severi standard di sicurezza per i canali di comunicazione e la tutela dei dati trattati in modo conforme alla vigente normativa sulla privacy.

Il funzionamento del Tutor è totalmente indipendente dalla presenza o meno di un Telepass a bordo.



## IL FUNZIONAMENTO

Il Tutor permette, grazie all'installazione di sensori e portali con telecamere, il rilevamento della velocità media lungo tratte autostradali di lunghezza variabile, indicativamente tra 10 e 25 Km.

La velocità media è calcolata in base al tempo di percorrenza: il sistema monitora tutto il traffico e ne registra gli orari di passaggio sotto i portali posti all'inizio ed alla fine della tratta controllata.

I dati relativi ai veicoli la cui velocità media non supera quella consentita vengono automaticamente eliminati.

A differenza dei sistemi tradizionali, il Tutor permette, quindi, di rilevare l'eccesso di velocità come comportamento abituale di guida ed è inoltre in grado di funzionare in qualsiasi condizione atmosferica e di illuminazione (di notte, con pioggia, in presenza di nebbia con visibilità fino a 30/40 metri).

Il Tutor, una volta riscontrata la violazione e previa convalida dell'agente di Polizia, interroga gli archivi della Motorizzazione per risalire all'intestatario, compila e stampa il verbale per la firma in originale e, contestualmente, inoltra in via informatica i dati per la procedura di notifica al trasgressore. In un'ottica di prevenzione e trasparenza, su tutte le tratte autostradali con sistema Tutor è stata installata un'apposita segnaletica di preavviso.

Cartello di segnalazione presenza Sistema Tutor.



## I RISULTATI POSITIVI DEL TUTOR

Il sistema Tutor è stato installato lungo quelle tratte che presentavano tassi di mortalità superiori alla media. Attualmente il controllo della velocità tramite Tutor è attivo su oltre 2.500 km di carreggiate (pari al 40% della rete del Gruppo Autostrade per l'Italia) ed ha permesso, nei primi 12 mesi di funzionamento, di registrare una significativa riduzione della velocità media (- 15%) e della velocità di picco (- 25%), determinando anche una netta diminuzione dell'incidentalità e delle conseguenze alle persone:

- tasso di mortalità: **-51%**
- tasso di incidentalità con feriti: **-27%**
- tasso di incidentalità: **-19%**

## MAGGIORI INFORMAZIONI

Informazioni e aggiornamenti sul Tutor sono disponibili su [www.autostrade.it](http://www.autostrade.it) e su Isoradio FM 103.3

## ELENCO TRATTE AUTOSTRADALI CON SISTEMA TUTOR (aggiornato Ottobre 2017)

Posizione indicativa basata sulle progressive distanziometriche autostradali, non utilizzabile ai fini del calcolo della distanza effettivamente percorsa

AUTOSTRADA	INIZIO TRATTA	KM.	FINE TRATTA	KM.	
A1 VAR	A1 → Variante di Valico	Firenze direzione Nord Badia direzione Sud	27,62 19	Badia direzione Nord Firenze direzione Sud	18,89 27,65
A1	Milano → Napoli	San Zenone al Lambro Orte	12,3 489,9	Bivio A1/A14 Caserta Nord	186,9 732,8
A1	Napoli → Milano	Caserta Nord Bivio A1/A14	736,7 186,9	Orte San Zenone al Lambro	493,9 12,1
A3	Napoli → Salerno <sup>(1)</sup>	Scafati Cava Dei Tirreni	25,0 42,8	Angrì Salerno	29,8 51,7
A3	Salerno → Napoli <sup>(1)</sup>	Salerno Angrì	51,7 29,8	Cava Dei Tirreni Scafati	42,8 25,0
A4	Milano → Brescia	Trezzo	154,8	Brescia Ovest	214,4
A4	Brescia → Milano	Brescia Ovest	217,0	Agrate	149,4
A4	Venezia → Trieste <sup>(3)</sup>	S. Donà di Piave Villesse	24,5 101,7	Bivio A4/A23 Redipuglia	92,0 108,7
A4	Trieste → Venezia <sup>(3)</sup>	Villesse Latisana	108,7 72,3	Palmanova Venezia Est	97,8 20,8
A6	Savona → Torino <sup>(4)</sup>	Millesimo Marene	91,1 33,4	Ceva Carmagnola	85,0 14,4
A6	Torino → Savona <sup>(4)</sup>	Carmagnola Altare	14,4 118,5	Marene Bivio A6/A10	33,4 122,6
A7	Serravalle → Genova	Busalla	112,8	Genova Bolzaneto	125,1
A7	Genova → Serravalle	Genova Bolzaneto	124,8	Isola del Cantone	104,8
A8	Milano → Varese	Legnano	13,5	Gallarate	27,2
A8	Varese → Milano	Gallarate	29	Origgio Ovest	12,2
A10	Savona → Genova	Albisola	38,7	Celle Ligure	33,89
A10	Genova → Savona	Celle Ligure	31,59	Albisola	36,05
A13	Padova → Bologna	Padova Zona Ind.	114,2	Arcoveggio	1,4
A13	Bologna → Padova	Arcoveggio	1,5	Padova Zona Ind.	111,3
A14	Bologna → Taranto	Biv. A14/Rac. Casalecchio Giulianova	9,1 327,0	Rimini Nord Bari Nord	115,8 668,2
A14	Taranto → Bologna	Bari Sud Valle del Rubicone	682,0 112,2	Val Vibrata Biv. A14/Rac. Casalecchio	329,5 9,6
A16	Napoli → Canosa	Monteforte direzione Est Monteforte direzione Ovest	36,05 36,05	Avellino ovest dir. est Baiano dir. ovest	40 27,65
A23	Palmanova → Udine → Tarvisio <sup>(5)</sup>	Udine Nord	25,2	Pontebba	89,6
A23	Tarvisio → Udine → Palmanova <sup>(5)</sup>	Ugovizza Udine Sud	104,5 16,6	Udine Nord Bivio A23/A4	31,0 3,2
A24	Roma → L'Aquila → Teramo <sup>(6)</sup>	Tivoli Valle del Salto	14,5 74,6	Carsoli L'Aquila Ovest	49,2 100,1
A24	Teramo → L'Aquila → Roma <sup>(6)</sup>	L'Aquila Est Carsoli	108,0 51,5	Valle del Salto Tivoli	75,9 14,5
A25	Torano → Pescara <sup>(6)</sup>	Avezzano	87,1	Sulmona	135,9
A25	Pescara → Torano <sup>(6)</sup>	Sulmona	137,9	Avezzano	89,1
A26	Genova Voltri → Gravellona T.	Bivio A26/A10	3,2	Biv. A26/Predosa-Bettole	44,5
A26	Gravellona T. → Genova Voltri	Biv. A26/Predosa-Bettole	43,0	Bivio A26/A10	1,7
A28	Pordenone Conegliano → Portogruaro <sup>(7)</sup>	Azzano-Decimo	15,2	Villotta	6,6
A30	Caserta → Salerno	Bivio A30/A1	1,85	Castel San Giorgio	42,8
A30	Salerno → Caserta	Salerno	49,47	Bivio A30/A1	1,3
	Diramaz. Roma Sud → G.R.A.	San Cesareo	3,8	Monteporzio Catone	10,0
	Diramaz. Roma Sud → A1	Monteporzio Catone	11,0	San Cesareo	3,9
	Tangenziale di Napoli → Est <sup>(8)</sup>	Astroni Arenella	4,3 15,4	Fuorigrotta Capodimonte	9,7 17,4
	Tangenziale di Napoli → Ovest <sup>(8)</sup>	Camaldoli Fuorigrotta	13,2 9,9	Vomero Agnano	11,4 8,1
	Traforo Monte Bianco	Montebianco Sud dir. Nord Montebianco Nord dir. Sud	10,152 8,043	Montebianco Nord dir. Nord Montebianco Sud dir. Sud	7,745 10,5

(1) L'autostrada A3 tra Napoli e Salerno è gestita dalla Società Autostrade Meridionali SpA, società controllata da Autostrade per l'Italia SpA.  
(2) L'autostrada A4 tra Brescia e Padova è gestita dalla Brescia - Verona - Vicenza - Padova SpA.

(3) L'autostrada A4 tra Venezia e Trieste è gestita dalla società Autostrade Venete SpA.  
(4) L'autostrada A6 è gestita dalla Autostrada Torino-Savona SpA.  
(5) La tratta Udine Sud - Bivio A23/A4 è gestita dalla società Autostrade Venete SpA.

(6) Le autostrade A24 e A25 sono gestite dalla società Strada dei Parchi SpA.  
(7) L'autostrada A28 è gestita dalla società Autostrade Venete SpA.  
(8) La Tangenziale di Napoli SpA è una società controllata da Autostrade per l'Italia SpA.



## Pokémon va, avanti un altro!

Gli uomini, non bastando loro ciò che è necessario, si affannano per ciò che è inutile.  
*Johann Wolfgang Goethe*

**E**ra l'estate del 2016 quando il mondo impazziva per Pokemon GO, l'applicazione che grazie all'utilizzo della telecamera del cellulare creava una realtà aumentata, rendendo ogni spazio davanti e intorno al giocatore utile per la caccia a mostriciattoli vari. L'esplosione del gioco creò un certo allarme, anche grazie alle numerose notizie di incidenti stradali causati proprio da chi guidava con il telefono in mano, ormai perso nella realtà aumentata e temporaneamente ignaro delle leggi fisiche di quella reale.

Dopo poco più di un anno possiamo chiederci: e Pokemon GO che fine ha fatto? Ebbene ha fatto la fine che fanno molte delle novità provenienti dal web: nel giro di poco tempo le persone si sono annoiate e sono passate ad altro. La stessa cosa è avvenuta per un'altra grande novità di alcuni anni fa: qualcuno ora ricorda cos'era Second Life, il mondo virtuale così reale che in moltissimi a suo tempo iniziarono ad abitarvi rischiando di perdersi? Questi sono solo due esempi, molti altri ve ne sarebbero. Si può allora dire che l'allarme è finito? Direi di no perché la stessa tendenza che ha provocato il declino di Pokemon Go e di Second life, ossia la continua ricerca di nuovi stimoli da parte degli utenti, crea un mercato sempre aperto alle nuove novità dell'ultimo minuto. Basta aspettare e qualcos'altro arriverà, o forse è già arrivato anche se non alle orecchie di chi scrive. In ogni caso la prossima innovazione sicuramente sposterà più in avanti il limite, rendendo ancora più incerta la separazione tra reale e virtuale, tra vita pubblica e vita privata. Sembra proprio che la tendenza sia sempre più quella di mescolare gli elementi, fino a produrre una poltiglia informe che rischia di restare, a lungo andare, indigesta. Si possono infatti citare altri fenomeni, al momento di attualità, che mostrano le insidie dell'interfaccia che collega ciascuno di noi e il mondo del web, con risultati spesso paradossali.

Uno di questi fenomeni è costituito dai gruppi di WhatsApp. Qualcuno può dire di esserne esente? Personalmente faccio parte di quattro gruppi principali, più altri periferici che vengono utilizzati solo occasionalmente. Ma gli altri quattro, devo confessarlo, sia pure con tutti i pregi che hanno, quali la possibilità di restare in contatto velocemente con molte persone allo stesso tempo, rischiano di diventare una specie di secondo lavoro, tanto è il tempo che possono richiedere per rimanere aggiornati. Cerco quindi di utilizzarli con parsimonia, più da spettatore che da partecipante (non per virtù ma per naturale ritrosia), avendo così modo di osservare come questi strumenti vengono utilizzati. Quello che ho notato, in particolare, è la tendenza a perdere i confini e il senso di quello che si fa. Su un gruppo è possibile postare di tutto, e facilmente finisce per esservi postato qualsiasi cosa, ben oltre i limiti, se non della decenza, almeno del buon gusto. Oppure si perde lo scopo del gruppo stesso, così quello che doveva essere solo un mezzo per rimettere in contatto vecchi compagni di scuola diviene il ring in cui scontrare opinioni politiche, tanto che alla fine qualcuno non regge il conflitto e, senza salutare, scompare, mentre sullo schermo del telefono compare laconica la scritta: "Tizio ha abbandonato il gruppo". Ai tentativi di porre un'argine si risponde che i gruppi sono luoghi di libertà e quindi non vi può essere alcuna censura. Libertà allora equivarrebbe a fare qualsiasi cosa ci passi per la testa, tutto il contrario di "la libertà è una forma di disciplina", come cantava Giovanni Lindo Ferretti dei CCCP nel brano "Depressione caspica".

La perdita del confine riguarda anche alcuni casi in cui componenti delle forze dell'ordine, con estrema leggerezza a quanto pare, hanno ripreso col telefono alcuni momenti della loro attività lavorativa, per poi inviare nel mare del web, questo sì senza limiti, le immagini delle loro imprese. Come è stato possibile, viene da chiedersi, non immaginare che presto quei filmati sarebbero diventati virali e, come un virus appunto, avrebbero colpito con le loro conseguenze i responsabili? Si tratta di un corto circuito tra il pubblico e il privato,



come dicevo. Basta un attimo, pochi clic e il privato, ciò che è locale e circoscritto, diventa di pubblico dominio. Si tratta di un rischio enorme ma anche di una grande tentazione. In fondo in tutti noi sonnecchia un bimbo desideroso di mettersi in mostra, di far vedere quanto è bravo, arguto, simpatico. Quando questo bimbo prende il sopravvento l'adulto che lo contiene, o che dovrebbe contenerlo, finisce per pagarne il prezzo.

Ma il record del paradosso spetta, almeno per ora, al giovane che lo scorso ottobre, dinanzi alla vittima di un incidente stradale agonizzante sull'asfalto, ha avuto come prima reazione l'istinto di abbracciare il cellulare per avviare una diretta su facebook. Difficile capire senza approfondire, ma la prima cosa che un evento del genere fa pensare è che a forza di rendere spettacolo la realtà vissuta in certi contesti ristretti (come nei vari Grandi Fratello, Isole dei famosi e simili) alla fine in molti iniziano a pensare alla propria vita come a uno spettacolo che, in quanto tale, ha senso solo se ci sono degli spettatori, anzi esiste solo perché ci sono degli spettatori.

Sollevati i problemi si dovrebbero proporre delle soluzioni, almeno in teoria, ma ho l'impressione che le questioni appena poste siano troppo complesse per lo spazio a disposizione e per le mie poche capacità. Posso solo condividere un tentativo di antidoto che uso personalmente dinanzi alle mille distrazioni, possibilità e tentazioni proposte dal mondo del web e da quello moderno in generale (che qualcuno chiama post o iper-moderno). Ossia chiedermi, quando io stesso non vengo risucchiato nel vortice del fatuo che ci circonda: che cosa è veramente importante da meritare la mia attenzione e il mio tempo, e cosa è invece una inutile sciocchezza?

*\*Psicologo-psicoterapeuta*

Per chi lo desidera <https://www.youtube.com/watch?v=jwU1qtQc2q0>



## La mappa ACI degli incidenti e i veri rischi dei motociclisti

Interessante studio statistico dell'ACI, che localizza gli incidenti e ne analizza i dati. Il 75% dei sinistri avvengono su strade urbane. E le moto sono più pericolose delle auto. Ma attenzione a puntare il dito alle prestazioni e agli smanettoni. Per noi motociclisti il vero trabocchetto è nel traffico delle statali urbanizzate. Ci si fa male andando al lavoro, non in giro per passione!

7,5 incidenti su 10 avvengono sulle strade urbane, 2,5 sulle extraurbane. Gli incidenti nel 2016 sono aumentati su tutte le tipologie di strada (+2% autostrada, +1,2% extraurbane, +0,5% urbane). Ma sono diminuiti i morti (-10,2%) e i feriti (-0,4%) sulle autostrade.

Sono i dati essenziali che emergono da "localizzazione degli incidenti stradali 2016", lo studio, realizzato dall'ACI, che analizza i 36.885 incidenti (1.159 mortali), 1.264 decessi e 59.886 feriti, avvenuti sui circa 55mila chilometri di strade del Belpaese.

Iniziamo con il dire che fra le tratte a maggiore densità di incidenti ce ne sono diverse con caratteristiche autostradali, nelle vicinanze dei grandi centri urbani. Quei tratti dove si tende a dare gas, magari un po' distrattamente, perché vi si guida per abitudine.

La A51 Tangenziale Est di Milano - nel tratto compreso tra i chilometri 10 e 12 - è la strada dove si verificano più incidenti: 23/km, a fronte di una media italiana - per la rete extraurbana nella quale è avvenuto almeno un incidente - di 1,9 incidenti/km. Seguono la SS 036 del Lago e dello Spluga (19,5 incidenti/km) e la A4 Torino-Trieste (18,5 incidenti/km). Solo su questi tratti, il numero di incidenti è 7 volte superiore al resto della rete extraurbana.

### Ma per i motociclisti i rischi sono altrove

I veicoli a due ruote (biciclette comprese), sono coinvolti nel 24% degli incidenti stradali. L'indice di mortalità delle

due ruote - scrive l'ACI - è molto più elevato di quello delle quattro ruote: più di 1,5 morti ogni 100 mezzi coinvolti in incidente, rispetto allo 0,66 delle auto.

Interessante e utile però capire dove si verificano la maggior parte degli incidenti dei motociclisti: strade statali dritte e trafficate, che attraversano centri urbani e zone industriali. Le prime tre in questa triste classifica sono la SS 011 Padana Superiore, seguita dalla SS 009 via Emilia e dalla SS 233 Varesina.

Pochissime curve, zero passione. Altro che smanettoni. Altro che passi di montagna. È il dramma del commuting, del mezzo a due ruote usato per la normale mobilità.

Ovviamente la notizia non ci giunge nuova. Nell'ambiente motociclistico lo si sa da anni. Il problema è il traffico, gli altri veicoli che non ci vedono. Ma sono anche, inutile nascondersi dietro un dito, i motociclisti poco esperti (forse dovremmo dire scooteristi o ex tali) che non sanno riconoscere i pericoli insiti nel traffico. Ci sono corsi specifici per questo, ma proprio quelli che ne avrebbero più bisogno non ritengono di doverne fare.

Il problema è proprio questo. Ormai la classe dei motociclisti si è molto rinnovata. Gli smanettoni, i duri e puri, sono vecchi. E sono un'utenza residuale. Oggi ci sono gli scooteristi e gli ex scooteristi, quelli che sono passati alla moto "naked" di media cilindrata. Gente tranquilla, che guida moto tranquille... ma senza un'adeguata preparazione.

Nel tranello di una trafficata statale in zona industriale, con traffico distratto, attraversamenti, buche e camion, non cadono gli esperti. Cadono motociclisti che non capiscono di essere in una situazione di rischio e guidano rilassati. Vanno bene allora le campagne come #buonmotivo, quella appena lanciata dall'ANAS insieme a MIT e Polizia di Stato, ma il problema è che bisogna far capire a quei neomotociclisti che su certe strade si rischia. E bisogna dare loro gli strumenti per affrontarle. Che poi, fondamentalmente, si tratta di attenzione, e di non muoversi a velocità troppo differenti da quelle del flusso di traffico. E della capacità di riconoscere quei pochi incidenti tipici che si verificano sempre su quelle strade.

Lo studio dell'ACI, consultabile sul portale [www.lis.aci.it](http://www.lis.aci.it), comprende due sezioni distinte, una relativa ai dati generali di incidentalità e l'altra specifica sulla localizzazione degli incidenti stradali avvenuti sulla rete viaria principale.

La sezione dedicata alla localizzazione contiene la statistica degli incidenti per ciascun chilometro di strada analizzato, con dettagli relativi alle conseguenze alle persone, tipologia di incidente, mese, ora, giorno settimana, particolari categorie di veicoli coinvolti, caratteristica del luogo di accadimento.

Completano l'analisi le mappe di incidentalità: numero di incidenti per chilometro su ciascuna strada con dati dell'anno di riferimento, numero di incidenti mortali per chilometro per ciascuna strada con dati dell'ultimo triennio, oltre alla geolocalizzazione degli incidenti.

### TRATTE CON MAGGIORE DENSITA' DI INCIDENTI

PROVINCIA	DENOMINAZIONE STRADA	DA	A	ESTESA	INC	INC per KM
Milano	A 51 - Tangenziale Est Milano	10	12	2	46	23,0
Monza e della Brianza	SS 036 - del Lago di Como e dello Spluga	13	17	4	78	19,5
Milano	A 04 - Torino-Trieste	135	137	2	37	18,5
Bologna	Raccordo Tangenziale Nord Città di Bologna (Casalecchio-Aeroporto-San Lazzaro)	11	14	3	55	18,3
Messina	A 20 - Messina-Palermo	6	9	3	54	18,0
Rimini	SS 016 - Adriatica	203	206	3	48	16,0
Roma	A 90 - Grande Raccordo Anulare di Roma	36	46	10	152	15,2
Roma	A 24 - Penetrazione urbana (GRA-Portonaccio)	0	7	7	100	14,3
Napoli	Tangenziale Est-Ovest Napoli	15	19	4	54	13,5
Milano	A 04 - Torino-Trieste	126	130	4	48	12,0
Roma	SS 006 - via Casilina	11	19	8	93	11,6
Reggio Calabria	Raccordo Autostradale di Reggio Calabria	0	5,6	5,6	58	10,4
Milano	A 51 - Tangenziale Est Milano	0	5	5	43	8,6

ACI - AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA

### TRATTE PIU' PERICOLOSE PER LE DUE RUOTE

REGIONE	PROVINCIA	NOME STRADA	DA KM	A KM	estesa	INC	INC2R	% Inc 2R
Veneto	Venezia	SS 011 - Padana Superiore	421,0	426,0	5,0	26	23	88,5
Emilia Romagna	Rimini	SS 009 - via Emilia	6,0	8,0	8,0	15,0	12,0	80,0
Lombardia	Varese	SS 233 - Varesina	41,0	42,0	1,0	9	7	77,8
Veneto	Treviso	SS 013 - Pontebbana	16,0	17,0	1,0	8	6	75,0
Liguria	Savona	SS 001 - via Aurelia	569,0	572,0	3,0	39	29	74,4
Toscana	Lucca	SS 001 - via Aurelia	363,0	367,0	4,0	19	14	73,7
Liguria	Savona	SS 001 - via Aurelia	605,0	606,0	1,0	7	5	71,4
Emilia Romagna	Rimini	SS 009 - via Emilia	0,0	1,0	1,0	7	5	71,4
Lombardia	Como	SS 035 - dei Giovi	154,0	155,0	1,0	7	5	71,4
Toscana	Prato	SS 066 - Pistoiese	20,0	21,0	1,0	7	5	71,4
Toscana	Pisa	SS 067 - Tosco Romagnola	6,0	10,0	4,0	21	14	66,7
Lazio	Roma	SS 002 - via Cassia	11,0	16,0	5,0	38	25	65,8
Veneto	Padova	SS 011 - Padana Superiore	378,0	380,0	2,0	19,0	11,0	57,9
Toscana	Livorno	SS 001 - via Aurelia	306,0	307,0	1,0	7	4	57,1
Puglia	Taranto	SS 172 - dei Trulli	71,0	72,0	1,0	7	4	57,1
Lazio	Roma	SS 008 bis - via Ostiense	10,0	17,0	7,0	44	25	56,8
Campania	Napoli	A 03 - Napoli-Salerno	22,0	23,0	1,0	9	5	55,6
Lazio	Roma	SS 007 - via Appia	19,0	20,0	1,0	9	5	55,6
Lazio	Roma	A 90 - Grande Raccordo Anulare di Roma	11,0	12,0	1,0	11	6	54,5
Lazio	Roma	SS 005 - via Tiburtina Valeria	12,0	13,0	1,0	11	6	54,5
Lazio	Roma	SS 148 - Pontina	12,0	13,0	1,0	11	6	54,5
Lazio	Roma	SS 007 - via Appia	13,0	14,0	1,0	13	7	53,8
Lazio	Roma	SS 006 - via Casilina	16,0	19,0	3,0	45	24	53,3
Emilia Romagna	Rimini	SS 016 - Adriatica	202,0	209,0	7,0	77	38	49,4
Campania	Napoli	Tangenziale Est-Ovest Napoli	15,0	19,0	4,0	54	25	46,3

\*Fondatore e direttore di Netbikers.eu



## La Polizia Locale tra l'incudine e il martello

**E** In epoca ellenistica, la regolamentazione del territorio municipale di Pergamo in Asia Minore prevedeva l'esistenza dell'anfodarca (ἀνφοδάρχος), un soprintendente alla costruzione, alla manutenzione ed alla riparazione delle pubbliche strade. Si trattava, in pratica, del predecessore della Polizia Locale (d'ora in poi PL), ovvero la prima forma di controllo territoriale esistente nella storia delle amministrazioni delle città, tanto che si potrebbe dedurre che è proprio in ambito edilizio che nascono le vocazioni della PL. Risulta alquanto ironico constatare che in tempi così lontani i soggetti adibiti al controllo del territorio abbiano avuto, almeno teoricamente, maggiore legittimità di quanto godano le contemporanee Polizie Locali.

Del resto le criticità associate al ruolo della PL sono argomenti ormai noti a tutti. Se ne è discusso già nel 1988, due anni dopo l'approvazione della Legge Quadro sull'Ordinamento della Polizia Municipale, la Legge n. 65/1986, quando si è assistito alla pubblicazione del nuovo codice di procedura penale. Già allora l'attenzione degli addetti ai lavori si è focalizzata sull'art. 57 del nuovo codice e sulla difficoltà di comprendere se gli Ufficiali di polizia giudiziaria nell'ambito della PL assumano la qualifica di polizia giudiziaria per tutti i reati oppure solo per quelli espressamente richiamati dalla Legge Quadro. La conseguente diminuzione di "dignità operativa" per la PL e le implicazioni di un'interpretazione piuttosto che dell'altra rappresentano ancora oggi elementi per i quali si reclama fortemente un correttivo.

Di questo aspetto e di altre questioni connesse alle PL si è disquisito in occasione della prima Giornata di Studi realizzata dalla Fondazione ASAPS per la Sicurezza Stradale Urbana in sinergia con ANCUPM – Associazione Nazionale Comandanti e Ufficiali dei Corpi di Polizia Municipale – presso la Sala XXV Aprile a Cantù. Avanti ad una platea di più di un centinaio di persone, la giornata di studi è iniziata con le parole di benvenuto del Comandante della Polizia

Locale di Cantù Vincenzo Aiello e con i saluti del Sindaco Edgardo Arosio.

Le prime riflessioni della giornata sono state espone dal Comandante Alfonso Castellone, Presidente ANCUPM Regione Lombardia, che ha aperto i lavori presentando l'accordo di partenariato firmato con la Fondazione ASAPS SSU al fine di fornire ai soci di entrambe le realtà maggiori occasioni di confronto e riflessione, oltre a specifici strumenti formativi idonei a garantire un elevato livello di formazione e professionalità. Il livello di preparazione teorica associato all'acquisizione di procedure operative rappresentano le tematiche da cui parte il Presidente della 6° Sezione Penale del Tribunale di Milano Ambrogio Moccia, il quale ha evidenziato sin dalle prime battute la posizione promiscua delle PL in relazione alle sue gerarchie operative: se da un lato, la PL deve rispondere direttamente al Sindaco per i compiti amministrativi, dall'altro lato la qualifica di polizia giudiziaria trova altro riferimento a livello gerarchico-funzionale nell'autorità giudiziaria.

Partendo da tale assunto, il Presidente Moccia ha fornito al pubblico in sala due esempi per evidenziare come alcuni precetti normativi possano essere utili indicatori di come il legislatore sappia essere "distratto quando approva una legge". Infatti, in riferimento alla Legge n. 71/2017 – Disposizioni a tutela dei minori per la prevenzione ed il contrasto del fenomeno del cyberbullismo – il Presidente Moccia ha posto l'attenzione sulla "soggezione funzionale" dei Comandanti rispetto ai dirigenti scolastici i quali, secondo l'art. 4 della suddetta Legge, possono "avvalersi" della collaborazione delle Forze di Polizia. In tale circostanza, ha ribadito il giudice, se la norma attribuisce il potere in capo ai dirigenti scolastici di esercitare un ordine nei confronti dei Comandanti di PL, quali sarebbero gli esiti in caso di un eventuale rifiuto? Fortunatamente, non si potrebbe configurare il reato di omissione di atti di ufficio (art. 328 co. 1 c.p.) perché gli atti di ufficio non rientrano nelle indicazioni del primo comma; tuttavia, esiste il rischio della configurazione dell'art. 328

co. 2 c.p., rifiuto di atti d'ufficio, qualora dovessero essere messe in mora diffide scritte da parte del dirigente scolastico in cui sono indicate al Comandante attività vincolanti.

Se con la Legge n. 71/2017 appare piuttosto evidente la difficile posizione dei Comandanti delle PL, è proprio nei settori dell'edilizia e dell'urbanistica che i timori possono acuirsi, dal momento che il controllo delle attività di costruzione sul territorio spetta agli Uffici tecnici ed alle PL, come sancito dalla Legge n. 380/2001. Leggendo con attenzione l'art. 27 di questa norma è possibile riscontrare l'ulteriore posizione di subordinazione della PL anche rispetto agli Uffici tecnici. Se questi ultimi, infatti, "constatano l'inosservanza delle norme", gli ufficiali ed agenti di polizia giudiziaria (quindi le PL) possono solo valutare una "presunta" violazione urbanistico-edilizia. Il fatto che all'individuazione dell'abuso da parte della polizia giudiziaria sia riconnessa una valenza infima rispetto alla segnalazione fatta dal tecnico comunale è consacrato dalla natura stessa della procedura: l'art. 27, infatti, impone l'"immediata comunicazione" in capo alla PL, con il rischio che possa configurarsi questa volta anche il reato di omissione di atti di ufficio in caso di mancata comunicazione immediata all'autorità giudiziaria.

L'auspicio di una riforma in materia di PL, pertanto, è tanto attesa dal Presidente Moccia quanto dagli altri relatori dell'incontro. E forse alcune buone notizie sono, in prospettiva. A partire da alcune novità espone dal secondo relatore dell'incontro, il Comandante della PL di Verona Luigi Altamura il quale, dopo aver chiarito come alcuni provvedimenti richiesti dalle PL – a partire dallo SDI – siano rimasti ormai lettera morta, ha illustrato agli astanti le ultime novità per gli operatori del settore discusse in sede ANCI. Innanzitutto, pare farsi largo una specifica sezione contrattuale dedicata alla PL, tanto attesa non solo dai membri della PL ma anche da molti sindaci. Inoltre, è stato pubblicato il ripristino dell'equo indennizzo e il rimborso spese di degenza per cause di servizio ma, ha precisato il Comandante Altamura, si sta puntando anche al ripristino della pensione privilegiata. Un'ulteriore novità,



presente nella Direttiva Minniti, chiama in causa le PL come organo prevalente nel rilevamento dei sinistri stradali.

Questa attribuzione, pur essendo da molti accolta con sfavore, può essere considerata un'opportunità per la visibilità che conferisce alle attività delle PL e, come auspica con ottimismo Altamura, la svolta potrebbe arrivare attraverso le Regioni quale organo principale di interlocuzione tra un governo coraggioso e le amministrazioni comunali, con un tavolo ANCI permanente che riconosca in termini economici e non solo le attività svolte dalle PL.

Il terzo relatore del convegno l'Avvocato Pierluigi Arigliani ha sottolineato la peculiare posizione del Comandante della PL che si trova tra l'incudine e il martello, perché da un lato deve essere in linea con il pensiero dominante dell'Amministrazione Comunale, ma dall'altro lato ha l'obbligo di intervenire dinanzi alle anomalie. Sono facilmente deducibili le implicazioni che un tale gesto comporterebbe per un Comandante. E non solo. Per effetto della Legge n. 190/2012 si sono inseriti ulteriori ostacoli con l'introduzione dell'art. 54bis del D.lgs. n.165/2001 – Tutela del dipendente pubblico che segnala illeciti. L'articolo stabilisce che "l'identità del segnalante non può essere rivelata" ovvero "l'identità può essere rivelata ove la sua conoscenza sia assolutamente indispensabile per la difesa dell'inculpato", previsione questa che ha determinato gravi incertezze sotto il profilo interpretativo. Inoltre, l'additato

non ha la possibilità di conoscere il fatto addebitato poiché la denuncia è sottratta all'accesso. Da questo consegue, come evidenzia Arigliani, che il soggetto che subisce la denuncia non è tenuto a sapere né per cosa né da chi viene denunciato, elementi del tutto contrastanti con la natura etica di un tale processo.

A concludere l'interessante giornata di studi è stato Fabrizio Cristalli, Direttore Generale della Sicurezza, Protezione Civile e Immigrazione della Regione Lombardia, che ha presentato una proposta di Legge Regionale in materia di PL ideata dalla propria Regione e sottoposta all'approvazione di altre 4 regioni.

Pur precisando il tormentato iter che deve seguire la creazione di una Legge Regionale, il Direttore Cristalli ha messo in luce le rilevanti innovazioni inserite nella norma, tra queste l'accesso alle Banche Dati, una chiara definizione dei compiti, il contratto con area riservata, le dotazioni strumentali minime obbligatorie e l'istituzione di un Comitato presso il Ministero dell'Interno.

In un contesto di sfiducia e di mancanza di risorse, i corpi della Polizia Locale fungono da perno tra le esigenze del cittadino e le risposte delle Amministrazioni Locali, ed è solo grazie al perfezionamento del loro ruolo che può essere garantito quel tanto ambito bene pubblico chiamato sicurezza urbana. ■

**\*Direttore Fondazione ASAPS per la Sicurezza Stradale e Urbana**

**Polizia: francobollo per la 'stradale' in occasione dei 70 anni dalla fondazione**



ROMA, 22 NOV - Compie 70 anni la Polizia Stradale e riceve in regalo un francobollo celebrativo da 95 centesimi che sarà emesso il 28 novembre prossimo. La vignetta del francobollo - resa nota oggi da Poste Italiane - mostra tre immagini tipo "figurina" riunite insieme: un agente impegnato nel soccorso di un ferito ai margini di una strada, un agente che

illustra alcune parti della motocicletta di servizio a due bambini e due agenti su motociclette intenti a pattugliare una strada. L'annullo speciale primo giorno di emissione sarà stampigliato a Roma; il bollettino illustrativo dell'emissione è firmato da dal capo della Polizia Franco Gabrielli che ricorda, tra l'altro, che con circa 1500 pattuglie la Stradale vigila ogni giorno su quasi settemila chilometri di autostrade e su oltre 450 mila km della rete viaria primaria orientando l'attività alla riduzione degli incidenti stradali e al contrasto di fenomeni criminosi.

da *ansa.it*

**Il Papa "incoraggia" la Polizia Stradale a multare chi guida col telefonino: «Automobilisti sregolati» Santo Padre speriamo che ascoltino almeno Lei...**

Francesco ha ricevuto la Polizia Ferroviaria per i suoi 110 anni e la Polizia Stradale per i suoi 70 anni



(ASAPS) - Un'unica cerimonia alla Città del Vaticano lunedì mattina per i 110 anni della Polizia Ferroviaria e per i 70 anni della Polizia Stradale. Folla la rappresentanza degli agenti, circa un centinaio, accompagnati dal capo

della Polizia prefetto Franco Gabrielli e dal Direttore centrale delle Specialità prefetto Roberto Sgalla. Nella circostanza Papa Bergoglio ha plaudito alla Polizia Stradale per le sanzioni inflitte ai conducenti che spesso guidano con il telefonino appiccicato all'orecchio, o che addirittura navigano sul web durante la guida e troppo spesso causano incidenti stradali, come ci raccontano le cronache ogni giorno. Papa Francesco nel suo intervento di saluto agli agenti si è lamentato

«delle carenze del sistema stradale, assai bisognoso di ingenti investimenti di ammodernamento e di messa in sicurezza». Il Papa ha poi aggiunto che la Polstrada «deve fare i conti con lo scarso senso di responsabilità da parte di molti conducenti, che sembrano spesso non avvedersi delle conseguenze anche gravi della loro disattenzione (per esempio con l'uso improprio dei cellulari) o della loro sregolatezza».

La colpa va individuata nelle abitudini sbagliate e in stili di vita frenetici, compulsivi, competitivi. «Che fanno degli altri conducenti come degli ostacoli o degli avversari da superare, trasformando le strade in piste di formula uno e la linea del semaforo nella partenza di un gran premio. In un simile contesto - ha aggiunto Francesco - a incrementare la sicurezza non bastano le sanzioni, ma è necessaria un'azione educativa, che dia maggiore consapevolezza delle responsabilità che si hanno nei confronti di chi ci viaggia accanto».

Santo padre speriamo che ascoltino almeno Lei. Il Papa si è poi rivolto agli agenti della Polizia Ferroviaria. «Siate misericordiosi», il settore ferroviario, rileva il pontefice, «ha bisogno anch'esso di manutenzione e investimenti strutturali, la cui insufficienza ogni giorno procura disagi a milioni di pendolari e viaggiatori e non di rado, purtroppo, come la cronaca recente ci ha mostrato, causa incidenti anche mortali. Quello che incontrate ogni giorno nelle ferrovie è come un microcosmo, dal quale passano le realtà più diverse e con il quale viaggiate, per offrire sicurezza, prevenzione e repressione dei reati».

**Anche l'Ass. Capo Alberto Rollo, referente ASAPS presso la Polfer di Bologna, fra i poliziotti ricevuti dal Santo Padre**

Si era adoperato per il soccorso con defibrillatore ad un infartuato



(ASAPS) Nella cerimonia di lunedì mattina il Santo Padre ha ricevuto circa 100 uomini della Polizia Ferroviaria e della Polizia Stradale di tutta Italia accompagnati dal Capo della Polizia prefetto Franco Gabrielli e dal Direttore Centrale delle Specialità Roberto Sgalla

per i 110 anni compiuti dalla Polfer e i 70 della Polstrada. Il Papa ha ringraziato fra l'altro coloro che si sono distinti in particolari servizi con utilizzo defibrillatore e non solo! Ad ognuno è stato regalato un rosario! Giornata indimenticabile anche per Ass. capo Alberto Rollo, nostro referente ASAPS presso la Polfer di Bologna e per il collega Ass. te capo Alessandro Rizzi. Rollo si era adoperato insieme ad un taxista e a un altro

giovane nel soccorso ad una persona colpita da infarto mentre libero dal servizio si trovava nel centro di Bologna. Mentre l'Ass. Capo Alessandro Rizzi (futuro ispettore) era intervenuto sempre per soccorrere un infartuato nei pressi della stazione ferroviaria di Bologna. Il soccorso con il defibrillatore fortunatamente fu risolutivo, insieme all'intervento successivo del 118. (ASAPS)

**Anche gli amici della Polizia Stradale della Sardegna presenti al saluto al Santo Padre il 20 novembre scorso**



(ASAPS) Non poteva mancare anche una rappresentanza della Sardegna all'udienza concessa dal Santo Padre in Vaticano in occasione dei 70 anni della Polizia Stradale e i 110 anni della Polizia Ferroviaria.

Fra gli altri colleghi in divisa blu erano presenti anche l'Ispettore Superiore Giuseppe Ruiu comandante del Distaccamento Polizia Stradale di Bitti e da anni efficacissimo referente ASAPS presso quel reparto e l'Assistente Capo Massimo Betzu in servizio alla Sezione di Oristano.

Dopo l'emozione dell'udienza papale Giuseppe Ruiu e Massimo Betzu non si sono voluti far mancare una bella foto col "collega" delle Guardie Svizzere, un corpo antico e dalla divisa speciale (è diffusa l'opinione che sia stata disegnata niente meno che da Michelangelo!) fedelmente al servizio del papato dal 22 gennaio 1506. E quando mai sarebbe ricapitata una occasione simile ai nostri due amici Giuseppe e Massimo?? Deve essere stata una bella soddisfazione!

**Imponevano la calamita agli autisti: tre anni di carcere ai titolari di un'azienda di autotrasporto di Asti**



Tre anni di carcere per aver indotto i propri autisti a manomettere il tachigrafo, che rappresenta uno strumento per tutelare chi guida da eventuali incidenti e infortuni sul lavoro. Con questo motivazione un giudice di Asti ha condannato i due

titolari della Tran.sma, un'azienda di autotrasporto della stessa provincia piemontese. I fatti contestati

risalivano a qualche anno fa (2010) quando due camion dell'azienda, dopo un controllo effettuato dalla polizia stradale in due località del Veneto, nel veneziano e nel veronese, erano stati trovati equipaggiati con la calamita blocca registrazioni del tachigrafo. A quel punto, la stessa polizia aveva segnalato la cosa ai loro colleghi di Asti, perché effettivamente appariva strano che dei due veicoli fermati a distanza di poche ore entrambi facessero ricorso ad analogo magnete.

E in effetti quando gli agenti si sono recati presso l'azienda astigiana, effettuando delle verifiche sui veicoli, hanno scoperto ulteriori calamite. A quel punto è scattata la denuncia penale per i due fratelli titolari dell'azienda che, dopo il rinvio a giudizio, andavano a processo. Per entrambi l'accusa era la manomissione di strumenti finalizzati a salvaguardare la sicurezza sul lavoro, comportamento punito dall'art. 437 del codice penale e considerato applicabile anche rispetto al tachigrafo anche dalla Cassazione in più di un'occasione proprio da un anno a questa parte.

A convincere il giudice, a quel punto, devono essere state alcune testimonianze di autisti che riferivano di essere stati costretti a usare la calamita, perché a chi si rifiutava veniva paventata la possibilità di un licenziamento.

Gli avvocati dei due fratelli imprenditori non hanno accettato la sentenza e hanno già dichiarato che presenteranno appello. Secondo loro, infatti, l'azienda astigiana non si è mai comportata nel modo appurato in processo e, anzi, ha sempre rimproverato con richiamo formale gli autisti a cui veniva ritirata la patente per manomissione del tachigrafo. Sempre secondo la difesa, la quantificazione della pena, vale a dire tre anni a ciascuno dei due, è stata considerata piuttosto eccessiva.

da *uominietrasporti.it*

**Copiosa nevicata sulla 67 del Muraglione La Stradale di Rocca S.C. "scorta" una mandria di mucche sotto la neve che dal pascolo rientra alla stalla**



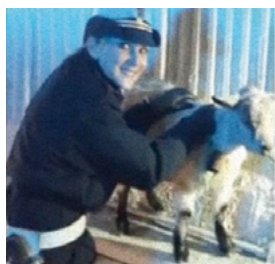
Copiosa nevicata dalle 5.30 odierne vallata del Montone. Sul passo del Muraglione SS 67 transito solo con catene montate. Fuori 4 spazzaneve Anas. Polstrada di Forlì distaccamento di Rocca S.C. vigila

lungo la statale. Soccorsi 2 automobilisti che si erano intraversati. Strada è bianca da San Benedetto in Alpe, nevicata da portico fino a San Godenzo.



Stamani una mandria di mucche è stata portata dal pascolo alle stalle a Fontanareda occupando parzialmente la statale, sotto l'occhio vigile della pattuglia della Polizia Stradale di Rocca che ha garantito la sicurezza degli animali e del traffico. Anche questo è un modo di prestare servizio alla comunità. Mettiamo un Like. (ASAPS)

### CAPRE IN FUGA catturate lungo l'autostrada



E' successo lungo l'autostrada A7, nel tratto appenninico tra Genova e Bolzaneto. Alcuni utenti hanno telefonato allarmati alla sala radio della Polizia Stradale avvisando che lungo quel tortuoso itinerario stavano circolando... due caprette.

Una situazione pericolosa per i due ovini ma soprattutto per gli automobilisti che, li circolando in una mattinata piovosa, certo non si aspettano delle caprette saltellanti davanti al parabrezza.

Subito una pattuglia della Stradale di Genova Sampierdarena viene inviata sul posto. In questi casi il modus operandi prevede di fare "safety car" fino alla zona interessata per poi cercare di catturare, nel vero senso della parola, il problema.

I due piccoli unguati si sono nel frattempo infilati nella galleria "Campora" e passeggiano giudiziosamente sul marciapiede.

Gli agenti le intercettano ma non è facile arrestarle: le zampe sono corte ma svelte ed agili. Alla fine, coadiuvati da personale della manutenzione autostradale, le caprette vengono bloccate e caricate su un furgone.

Mentre si cerca di capire il punto di ingresso, onde evitare che ciò si ripeta, le due ora salutano il traffico dai lontani prati dei Giovi.

### Etilometri fuori uso: parte da Forlì l'interrogazione al ministero dei Trasporti

Una tematica che ha visto anche Asaps, (Associazione Sostenitori e Amici della Polizia Stradale) in prima linea

Il deputato Marco Di Maio ha presentato, insieme ad altri 11 colleghi, un'interrogazione parlamentare al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, per chiedere chiarimenti sull'utilizzo degli etilometri da parte degli operatori della sicurezza stradale. Una tematica che ha visto anche Asaps, (Associazione Sostenitori e Amici della Polizia Stradale) in prima linea per riaffermare



l'importanza di questo strumento nella lotta per la sicurezza stradale e la prevenzione. "Oltre la metà dei dispositivi per il test alcolemico - si legge nell'interrogazione - è attualmente fuori servizio poiché ferma nel "Centro Superiore Ricerche Prove Autoveicoli

e Dispositivi" (Csrpad) del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, in attesa della revisione annuale o per la loro riparazione". "Da oltre un anno - prosegue il testo - la sede di Roma del Csrpad risulta essere non funzionante, con il conseguente invio degli etilometri alla sede di Milano; tale inconveniente provoca un prolungamento dei tempi di restituzione dei suddetti apparati, con conseguenti gravi difficoltà per i comandi della Polizia Stradale e gli uffici delle Polizie Locali". Inoltre, "una recente gara di appalto avrebbe dovuto individuare imprese private che si facessero carico di tali revisioni, ma ad oggi sembra essere ancora senza esito". Con questa interrogazione - dichiara Di Maio - si vuole stimolare il ministero a fornire una risposta agli operatori del settore che svolgono un ruolo di notevole rilevanza per la sicurezza degli utenti sulle nostre strade". "Alla luce dei provvedimenti fondamentali approvati dal Parlamento - penso ad esempio all'introduzione nel codice penale del reato di omicidio stradale -, che hanno dimostrato quanto sia stato centrale nel corso di questa legislatura il tema della sicurezza, io e i miei colleghi confidiamo che il governo e il Ministro interrogato possano intervenire per consentire ai lavoratori della Polizia Stradale di compiere il proprio incarico nelle condizioni più appropriate e con i mezzi adeguati", conclude.

da forlityday.it.

### Holo, il primo triangolo stradale olografico

Lo ha brevettato un inventore napoletano: si fissa sul retro di ogni mezzo e proietta a terra un triangolo visibile dai 30 ai 50 metri di distanza, attirando l'attenzione dei veicoli in arrivo grazie alla sua luce intermittente

Si chiama Holo ed è il primo triangolo stradale olografico al mondo, creato da un inventore italiano che si chiama Fabio Lettieri. Ideale soprattutto per i motociclisti, Holo può essere fissato con semplicità sul retro di ogni mezzo e proietta a terra un triangolo visibile dai 30 ai 50 metri di distanza, attirando l'attenzione dei veicoli in arrivo grazie alla sua luce intermittente.

Holo è sbarcato in anteprima sulla piattaforma di crowdfunding Ulule per finanziare la realizzazione del primo test di produzione da lanciare sul mercato.



Holo si può fissare con semplicità sul retro di ogni mezzo grazie al suo grip ultra resistente, ha un'autonomia di oltre 5 ore, è compatto (poco più di 5 cm) ed è impermeabile.

Si rivela ideale soprattutto per chi viaggia in moto, poiché consente di avere sempre con sé il triangolo da posizionare in caso di emergenza. Il dispositivo è anche un formidabile aiuto per persone con disabilità motorie che saranno in grado di posizionarlo sul tettuccio della macchina, senza dover scendere dall'auto.

"Oggi con il cellulare è possibile accendere termosifoni di una casa in montagna a 300 km di distanza, eppure per posizionare un triangolo stradale di notte bisogna rischiare la vita. Non esiste tra l'altro un pacchetto di sicurezza per ciclomotori, almeno fino ad oggi", spiega Fabio Lettieri, napoletano, 43 anni, dal 2015 collaboratore con diverse Università tra le quali NYU, Miami University, UCLA, e in Italia con l'Università di Cassino e Salerno dove collabora allo sviluppo di tecnologie legate alla sicurezza atte a migliorare la vita quotidiana delle persone e facilmente fruibili da tutti.

Holo è già stato prototipato, brevettato e presentato al Ministero dei Trasporti come tool da inserire nel kit sicurezza per automobilisti e motociclisti.

da repubblica.it/motori

### Il Comandante della Sottosezione di Grottaminarda (AV) l'ispettore Antonio De Bellis va in congedo

Un vero pezzo pregiato della Polizia Stradale, stimatissimo dal personale e dai colleghi di tutte le forze di polizia appende la giubba al chiodo



Antonio De Bellis Comandante della Sottosezione di Grottaminarda (AV) dal 2006 vice comandante provinciale della Stradale di Avellino dopo 42 anni di veramente onorato servizio va in congedo.

Un altro pezzo pregiato della Polizia Stradale, stimatissimo dal personale e dai colleghi di tutte le forze di polizia

appende la giubba al chiodo. Antonio, da sempre associato all'ASAPS, è stato un vero maestro della cultura della sicurezza stradale anche in chiave interforze. Comandante attento e scrupoloso si è guadagnato l'affetto e la stima del personale e dei superiori.

Grande culture del Codice della Strada e delle regole della circolazione De Bellis è stato spesso un magistrale docente nei momenti formativi della Specialità ma anche di aggiornamenti professionali congiunti con le altre forze di polizia.

Antonio sicuramente continuerà il suo impegno professionale sul versante della formazione continuando a contribuire nell'impegno di una sicurezza stradale improntata da una vera ed elevata professionalità degli operatori di polizia. Grazie Antonio per tutto quello che hai fatto e rappresentato. La Stradale te ne è grata, ma anche la gente comune.. (ASAPS)

### Il test del palloncino è falsato se l'operatore ha usato il disinfettante Nel 10% dei casi risultati sbagliati, colpa dell'alcol nel gel



Quando si fa il test del 'palloncino' per verificare una eventuale guida in stato di ebbrezza se chi lo somministra si è lavato con un gel per le mani si rischia di avere un responso positivo anche se chi lo fa non ha bevuto. Lo afferma uno studio

pubblicato sul Journal of Forensic Sciences del Missouri Department of Health and Senior Service.

Molti dei detergenti in gel contengono alcol, spiegano gli autori, e anche se questo non può passare attraverso la pelle c'è comunque una percentuale che evapora. Per verificare se questo può influenzare le misure dell'alcol test sono state prese 65 persone totalmente sobrie, che sono state suddivise in tre gruppi, ognuno testato con un tipo differente di analizzatore. In tutti i casi gli operatori si sono lavati con il gel prima della misura, aspettando che tornassero asciutte prima della misura. Nel 10% dei casi l'analisi ha dato esito positivo, nonostante i soggetti non avessero bevuto, mentre in un altro 31,5% lo strumento è andato in errore. "Potrebbe essere opportuno - sottolineano gli autori nelle conclusioni - avvisare gli operatori su questa possibilità, per evitare false accuse".

da ansa.it



## Sessantenni allo sbaraglio



Buongiorno, ho letto l'articolo del comandante Altamura "dai nonni vigile ai vigili nonni", concordando perfettamente con quanto da lui esposto. Indubbiamente c'è più di qualcosa che non torna. Nell'anno corrente mi sono definitivamente reso conto che la pomposa dicitura polizia locale altro non è che fumo negli occhi, nostri e dei cittadini: in realtà per tutti noi siamo impiegati comunali. Questa estate ho partecipato quale uditore ad una riunione provinciale in Prefettura con tema le recenti direttive Minniti su safety e security. Dalla parte dei relatori prefettura, questura, polizia di stato, arma dei carabinieri, guardia di finanza, vigili del fuoco. I vigili urbani, preferisco questa definizione, dalla parte degli uditori assieme a sindaci, assessori, dirigenti comunali, protezione civile, rappresentanti di categorie (!). Sinceramente ci sono rimasto un po' male, perché pensavo che almeno il comandante dei

vigili della città capoluogo (Gorizia) potesse sedere dall'altra parte del tavolo.

Nella riunione fra le altre cose è stato specificato che l'aspetto sicurezza nelle manifestazioni spetta esclusivamente alla Forze di Polizia (che noi non siamo).

Lo scorso mese invece ho partecipato ad una giornata di formazione con tema "uso legittimo delle armi". L'avvocato (avvocata) è stata estremamente chiara in tutta la sua esposizione, ribadendo fra l'altro che noi non facciamo parte delle forze di polizia, rientrando invece nella cosiddetta "forza pubblica" che però è un concetto ben più esteso. Ha inoltre rimarcato che la difesa dei cittadini spetta in via esclusiva alle forze di polizia dello stato, mentre noi vigili pur potendo essere armati, e in Friuli Venezia Giulia, regione di confine, almeno la metà di noi non è armata, dovremmo essere "coperti" al 100% solo quando usiamo le armi per la nostra incolumità (difesa) personale.

Da queste due giornate ho tratto la conclusione che nemmeno in questo difficile momento della vita sociale, la nostra professione e professionalità non può essere paragonata a quella delle forze di polizia.

Allora perché continuare a chiamarci polizia? (con correlate aspettative da parte dei cittadini). Non sarebbe meglio tornare alla cara vecchia dicitura vigili urbani?

Cordiali saluti socio ASAPS

**Germano Danielis**  
Socio ASAPS

Caro Germano,  
ASAPS ha in atto da mesi - lo avrai visto - una campagna di sensibilizzazione a tutti i livelli sui temi della Polizia Locale. Nessuno oggi in Italia può pensare di lasciare fuori dal "sistema sicurezza" la Polizia Locale. Credo che solamente con l'unità di tutti i Corpi si possa veramente ottenere qualche successo sia a livello di riconoscimento economico ma anche giuridico. E su questo è fondamentale il ruolo delle Regioni e dell'ANCI. In tanti convegni si annuncia una riforma imminente. Ma poi tutto svanisce e anche in questa Legislatura non si approverà alcuna norma. ASAPS anche con la preziosa collaborazione dell'amico Luigi Altamura, è in prima linea ed è vicina ai 60.000 appartenenti alla Polizia Locale e vuole diventare un punto di riferimento per dare visibilità a quanto ogni giorno viene svolto sulle strade italiane per la salvaguardia della sicurezza urbana e stradale. Chiediamo a tutti di starci vicini, per aiutare chi merita pari dignità con le Forze di Polizia. Buon lavoro e grazie per il tuo sostegno!

**Giordano Biserni**  
Presidente ASAPS



**Prato, "Il respiro delle anime" è un giallo risolto dalla Polizia Stradale: protagonista il Sovrintendente Lorenzo Rindi, personaggio ispirato al nostro Lorenzo Borselli**  
Presentato a Prato, l'autore svela i retroscena del suo ultimo successo noir



(ASAPS) PRATO, 5 dicembre 2017 – Gigi Paoli ha dunque svelato il segreto: il Sovrintendente Capo Lorenzo Rindi, co-protagonista assieme al cronista de "Il Nuovo" Carlo Alberto Marchi del suo secondo noir "Il respiro delle anime", edito da Giunti, è una figura ispirata al nostro Lorenzo Borselli, vero sovrintendente capo in servizio oggi alla Specialità di Prato. Il sospetto ci era venuto, ma è stato solo alla presentazione ufficiale della sua ultima fatica a Prato, che Paoli si è liberato. Al tavolo, insieme a Paoli e Borselli, c'erano anche Laura Canovai, pubblico ministero della città laniera, e Franca Selvatici, di La Repubblica: Gigi Paoli, per molti anni inviato del quotidiano La Nazione al Palazzo di Giustizia fiorentino - "Gotham City" per le sue caratteristiche architettoniche - ha spiegato come le vicende del suo alter ego Marchi siano ispirate a criteri di assoluta realtà: vero è il rapporto coi magistrati, vero quello con i poliziotti e i carabinieri, vero quello con la città, i suoi abitanti e i suoi misteri.

La trama del libro prende spunto, oltre che dai personaggi, da vere indagini, in un magistrale e fantasioso intreccio che spinge il lettore a consumare, una dietro l'altra, le pagine del romanzo. Lorenzo Borselli, per una volta in divisa, è stato autorizzato dai vertici della Polizia a partecipare all'evento nella sua città e perfino a firmare qualche dedica sulle copie dei fans di Paoli: non sono passati inosservati, infatti, gli elogi della dottoressa Laura Canovai al lavoro della Squadra di cui Borselli fa parte, capace di portare a termine, come ha poi raccontato anche Franca Selvatici, una complicatissima inchiesta sul fenomeno del "caporalato" in Toscana, diretta proprio dalla Canovai e da un altro magistrato, Antonio Sangermano, oggi procuratore capo della Repubblica presso il tribunale di minori di Firenze. Per questo, anche noi dell'ASAPS diciamo grazie a Gigi Paoli, per aver saputo portare in alto gli investigatori della Specialità, sempre al centro di indagini contro crimini di ogni genere, ma troppo spesso dimenticata. A quando una fiction? (ASAPS)

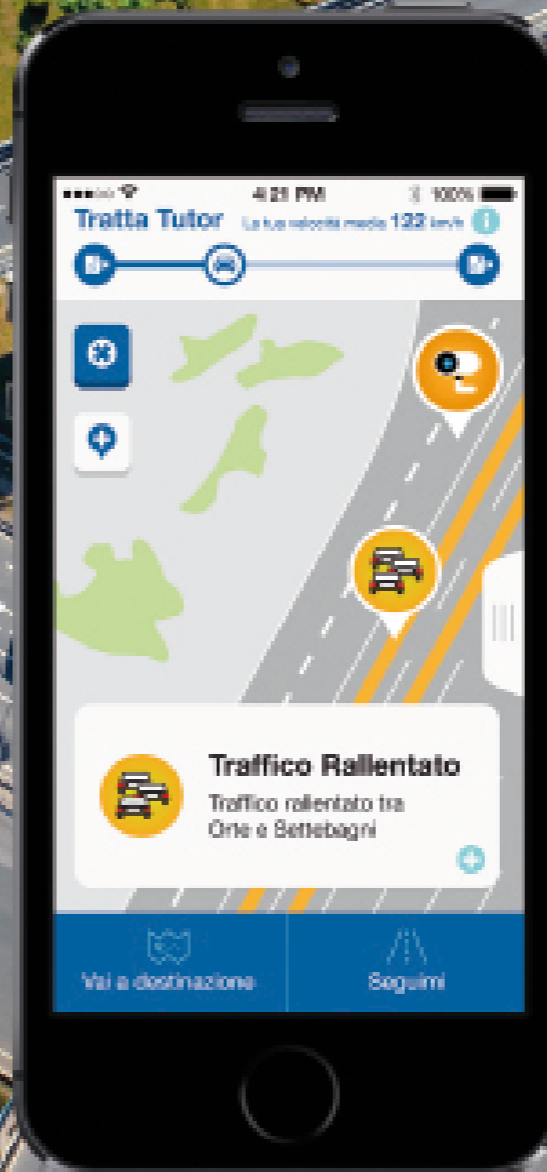
La Polizia Stradale e la neve



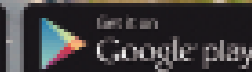
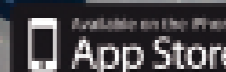
# DOVE VAI SENZA MY WAY?

My Way è la app innovativa, gratuita e geolocalizzata che ti accompagna in viaggio e a lavoro con informazioni real time sul traffico, sul tutor e sui servizi in autostrada.

My Way utilizza 2 milioni di sensori mobili Infoblu.



SCARICALA GRATIS





# LA SICUREZZA CRESCE... CON NOI

Il nostro impegno per la sicurezza stradale si basa su una vera cultura della legalità per il rispetto del codice della strada, supportata da tecnologie avanzate e servizi innovativi.

Safety21 è una realtà italiana che supporta gli Enti Locali e le Forze di Polizia nella prevenzione degli incidenti stradali.

Fortemente impegnata con il progetto "Ti voglio bene" nella sensibilizzazione della comunità e dei giovani in tema di prevenzione e sicurezza stradale con corsi presso le scuole superiori e campagne pubblicitarie ad alto impatto emotivo.

Svilupa piattaforme tecnologicamente avanzate per il miglioramento degli standard di sicurezza stradale e offre servizi di outsourcing innovativi, unici e brevettati.

Propone un servizio integrato che include la gestione dell'intero ciclo sanzionatorio, dalla rilevazione dell'infrazione alla riscossione, coprendo anche i ricorsi e le contravvenzioni estere.

[www.safety21.it](http://www.safety21.it)



PEDONE SICURO 2.0