

ilCentauro

Organo Ufficiale ASAPS



ASAPS

Associazione
Sostenitori
Amici
Polizia
Stradale

Visita il sito ufficiale:
www.asaps.it



Speciale Scopertura Assicurativa La doppia ingiustizia, anzi tripla

**Incidenti ai bambini
sulle strade 2017**

**Il dottor Giovanni Busacca
è il nuovo Direttore
del Servizio Polizia Stradale**

**Squadre Investigative
Comuni: profili
procedurali ed
elementi di novità**





**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    



Associato all'Unione
Stampa Periodica Italiana



il Centauro
L'informazione sulla Sicurezza Stradale



Giugno 2018

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

Anno 25 - Giugno 2018 N° 212
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,
Lorenzo Borselli, Roberto Rocchi,
Franco Medri, Maurizio Marchi,
Giovanni Fontana, Ugo Terracciano

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

Editoriale

3 **Scopertura assicurativa**
La doppia ingiustizia, anzi tripla
di Giordano Biserni

Speciale scoperture assicurative

4 **Veicoli non assicurati: una emergenza nazionale**
di Luigi Altamura

6 **Frodi assicurative, aspetti criminologici,**
penali e investigativi
di Ugo Terracciano

8 **Il corto circuito della RC Auto**
di Riccardo Matesic

10 **Quando il degrado è in noi**
di Giordano Biserni e Lorenzo Borselli

11 **Riferimenti operativi per la contestazione**
dell'art.193 CdS
- La copertura assicurativa -
di Franco Medri e Maurizio Piraino

14 **Criticità operative ai fini dell'applicazione degli**
artt. 80 e 193 del Codice della strada
in modalità automatica
di Fabio Dimita

Sicurezza

18 **Squadre Investigative Comuni: profili**
procedurali ed elementi di novità
di Lorenzo Savastano

Attualità

22 **Il dottor Giovanni Busacca è il nuovo Direttore**
del Servizio Polizia Stradale presso
il Dipartimento della P.S.

23 **La Spezia- Sessione speciale dell'ASAPS**
al 23° Convegno Nazionale della Polizia Locale
di Dafne Chitos

27 **"La storia siamo noi"**
Primo raduno Squadra acrobatica della
Polizia di Stato
di Giordano Biserni

24 **Circolazione di veicoli esteri**
Forse c'è qualche problema da risolvere
e al più presto
di Gianluca Fazzolari e Raffaele Chianca

42 **Le anime dannate e la ricerca del paradiso**
(fiscale)
di Paolo Carretta

46 **Considerazioni sull'illegalità del trasporto**
del cibo a domicilio
di Rocco Panetta

Psicologia

48 **Il male di vivere**
di Davide Stroschio

In ricordo

56 **Rudy, Lorenzo e una notte di vent'anni fa**
di Lorenzo Borselli

Osservatorio il Centauro/ASAPS

30 **Incidenti ai bambini sulle strade 2017**

31 **Bambini investiti e uccisi dal 2015 al 2017 durante**
le manovre nei cortili o aie

Fondazione ASAPS

52 **Un tuo piccolo gesto a sostegno delle**
vittime: parte la raccolta fondi promossa dalla
Fondazione ASAPS

Giurisprudenza

32 a cura di Franco Corvino

I vostri quesiti

34 a cura di Franco Medri

Scrivono di noi

36

Redazionale Safety 21

40 **Sicurezza ed affidabilità per le Pubbliche**
Amministrazioni

Sulle strade d'Europa e del mondo

47

Notizie lampo

57

La posta

61

Libri

62

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, anche On line

La rivista è disponibile anche On line gratuitamente per i soci ASAPS 2018. 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

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!**



Scopertura assicurativa La doppia ingiustizia, anzi tripla

Stando ai dati CONSAP, ben illustrati in un recente articolo de La Stampa, sulla ormai sedimentata e ampliata diffusione dei veicoli scoperti di assicurazione RCA la situazione è ormai fuori controllo e i tentativi per contrastare il fenomeno appaiono più che timidi e del tutto inadeguati.

La situazione viene riassunta dal prestigioso quotidiano torinese con questi semplici dati, il Fondo vittime della strada, "ogni anno eroga tra i 300 e i 400 milioni di euro in risarcimenti, è alimentato quasi del tutto con un prelievo dai premi pagati da chi stipula una Rc auto; da anni le assicurazioni sono più a buon mercato e uno degli effetti è che la quota prelevata tra il 2012 e il 2015 è crollata del 20%: trattenere il 2,5% non basta più."

A questa situazione si deve aggiungere anche che gli evasori, cioè i mezzi non coperti da assicurazione sono ormai il 12%, come dire che quando incrociate dei veicoli sul vostro cammino 1 su 8 è scoperto! Questa percentuale è poi molto più elevata nel Mezzogiorno dove in alcuni comuni si tocca quota 50% di veicoli "scoperti" di assicurazione. Questo significa che dei veicoli che si incrociano uno è assicurato e uno no! Una situazione che richiederebbe misure drastiche con paesi che andrebbero "accerchiati" per procedere a un filtro serio di tutti i veicoli bloccando tutti quelli non assicurati.

La prima ingiustizia è proprio quella di permettere a questa percentuale così elevata di furbi titolari di veicoli non assicurati, di circolare quasi indisturbati. La sanzione prevista dall'art. 193 CdS, di 848 euro che diventano 593,60 se si paga entro 5 giorni, non costituisce certo una somma dissuasiva considerato quello che si paga in certe province per assicurare una vettura o solo un ciclomotore. Gli accertamenti da remoto, con contestazione successiva, di fatto sono al palo in attesa

delle auspicate modifiche legislative che permettano una sorta di pesca a strascico per individuare e sanzionare in forma seriale i veicoli non assicurati.

La seconda ingiustizia è quella che per far fronte al lievitare dei costi determinati dall'aumento dei furbetti ora c'è il rischio che tutti gli altri automobilisti e motociclisti si trovino a dover pagare un premio maggiorato, visto che con l'attuale normativa la percentuale da versare al Fondo potrebbe salire dall'attuale 2,5% al 4%. Quindi saranno gli onesti a dover pagare.

La terza ingiustizia consiste nel percorso ad ostacoli che devono percorrere gli onesti assicurati quando incappano in un sempre meno improbabile incidente con un veicolo scoperto. Lo spiegano bene Marco Grasso Roberto Sculli su La Stampa: "Le vittime di pirateria stradale si trovano spesso ad affrontare un calvario che li porta direttamente da un letto d'ospedale a un'aula giudiziaria, tra tempi di attesa lunghissimi e vicoli ciechi della burocrazia. Le vittime, o i loro familiari, spesso sono costrette a fare causa al Fondo, col risultato che i contenziosi allungano tempi e costi, oltre ad accrescere il livello di solitudine delle famiglie che si trovano a fronteggiare simili drammi. Perché accade? Una delle spiegazioni è l'alto rischio frode, ma non è l'unica." C'è altro da aggiungere per spiegare quali e quante sono le ingiustizie che ricadono sugli automobilisti onesti e corretti? E tutto questo non rischia di allargare la platea dei "furbi"? Alcuni per convinzione, altri per costrizione e tutti per convenienza...?

Cosa si aspetta a fare sul serio sulla questione coperture assicurative in Italia? Perché questo stallo? Perché questo quasi complice silenzio?

Si attendono risposte veloci.

*Presidente ASAPS



Veicoli non assicurati: una emergenza nazionale

Foto Blaco

Le ultime notizie riportate da quotidiani nazionali, locali e giuridici hanno riaperto il faro sul tema della scoperta assicurativa obbligatoria di milioni di veicoli in Italia. Ora si parla di 5 milioni di autovetture, motocicli, autocarri che non avrebbero un contratto assicurativo in regola. Ma come è possibile? Si era detto e scritto come la dematerializzazione del contrassegno assicurativo e i maggiori controlli automatizzati avrebbero consentito di contrastare il fenomeno, oltre che ridurre le truffe e i falsi contratti, specie quelli a 5 giorni che invece proliferano sempre più.

Nonostante la vigilanza di IVASS e l'attenzione di ANIA a migliorare i mezzi di controllo, la situazione si è aggravata ed è ormai una vera emergenza nazionale, a cui il prossimo Parlamento dovrà fornire risposte immediate. Ma gli addetti ai lavori sanno perfettamente come i "presunti" controlli automatizzati, in realtà non siano mai partiti al cento per cento, se non attraverso un "invito" (ex art. 180 CdS) a presentare la documentazione assicurativa al primo Ufficio di Polizia, in caso che il veicolo risulti scoperto. Nessun apparato tecnologico è infatti oggi omologato al sanzionamento in automatico della scoperta della RCauto. Basterebbe poco a consentire alle migliaia di telecamere presenti ed installate sulle strade italiane a svolgere il ruolo di "tonnare" per catturare "pesci" che sulle strade nuotano per mesi, senza alcuna conseguenza. Eppure le norme introdotte dal 2012 e la scomparsa del contrassegno dal parabrezza dei veicoli dall'ottobre 2015, facevano ben sperare.

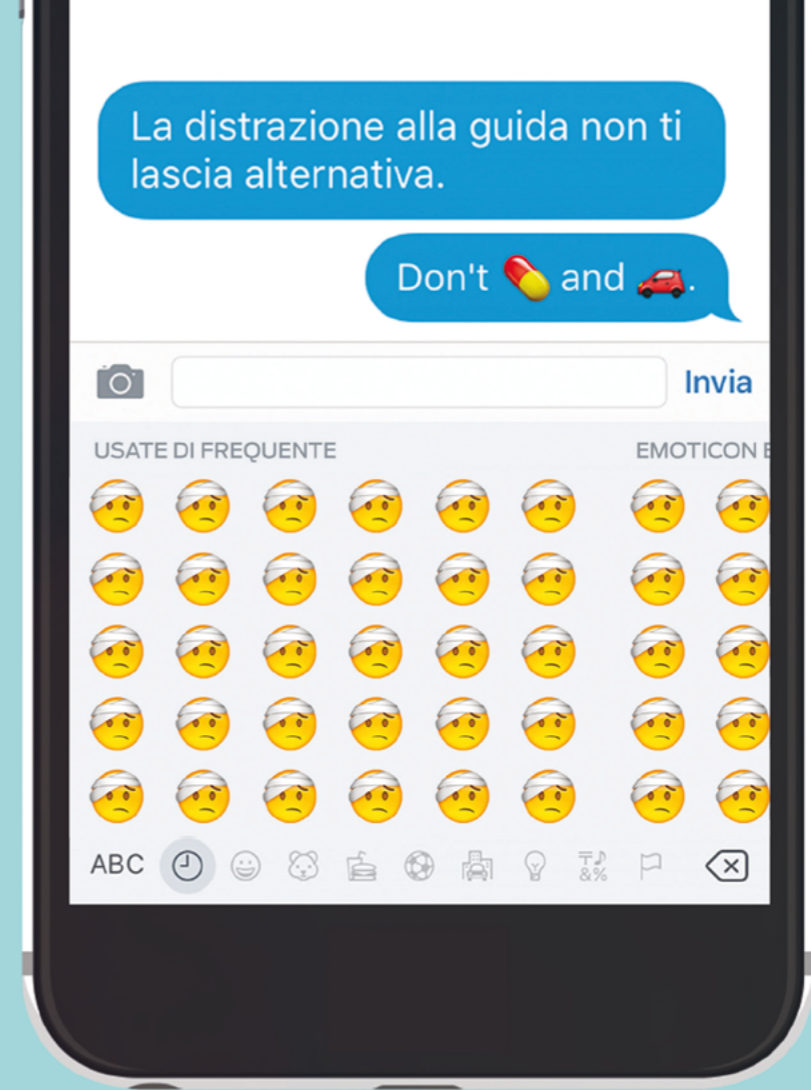
A nulla sono valse le sollecitazioni al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per rimediare ai "buchi" delle norme via via approvate, anche con una certa approssimazione giuridica. Cosa manca per approvare un regolamento che definisca caratteristiche e requisiti dei sistemi che possono essere utilizzati per accertare le violazioni all'art. 193 CdS? La procedura con "invito" è particolarmente dispendiosa per

gli organi di polizia stradale, che devono dedicare risorse umane, tecnologiche ed economiche per accertare l'avvenuto pagamento del premio assicurativo. Altro tema delicato su cui IVASS deve vigilare è l'aggiornamento della banca-dati di ANIA, che riversa le informazioni al servizio "Infoweb" della Motorizzazione. Rimangono infatti errori di inserimento delle targhe e ritardi/dimenticanze nell'aggiornare gli avvenuti pagamenti dei contratti. Tutte attività negative che si ripercuotono sui controlli attraverso telecamere fisse e mobili oggi gestite soprattutto dalle Polizie Locali. Nel frattempo apprendiamo dalla stampa della precaria situazione economica del Fondo Nazionale vittime della strada.

Il quotidiano La Stampa in un recente articolo ha addirittura scritto di un "crac" dal punto di vista finanziario: 150 milioni di euro l'anno di perdite, dovendo erogare tra i 300 e i 400 milioni di euro di risarcimenti. Il Fondo è alimentato quasi del tutto da un prelievo dai premi pagati da chi stipula una assicurazione RCauto. Ma l'evasione raggiunge in alcune aree il 50% del parco veicolare immatricolato. Nel 2015 dei 200 milioni corrisposti, il 41% dei pagamenti del Fondo è stato versato nella regione Campania dove si concentra il 65% dei casi considerati a rischio frode. All'orizzonte è pronto l'aumento del prelievo dal 2,5% al 4% della polizza assicurativa che ogni cittadino versa annualmente. Per aumentare il numero di soggetti in regola con la copertura assicurativa basterebbe rendere il sistema normativo semplice e poco oneroso per le forze dell'ordine. Gli strumenti tecnologici ci sono. Perché da una parte il Legislatore ha aggravato le pene per chi non ha copertura assicurativa e provoca morti o feriti gravi e dall'altra non semplifica i controlli? È una domanda a cui non si riesce a dare una risposta a sei anni dall'avvio del lungo processo di digitalizzazione assicurativa. Una certezza però l'abbiamo trovata. Il sistema così non regge più.

Che qualcuno lo dica al prossimo Governo. ■

***Comandante Corpo Polizia Municipale
Dirigente Unita' Organizzativa Protezione Civile**



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



Go Further



Frodi assicurative, aspetti criminologici, penali e investigativi

C'è chi denuncia un falso incidente, chi simula il furto della propria auto, c'è chi gira con il tagliando assicurativo falsificato e chi finge il patito danno cogliendo l'occasione per fare un bel restyling del veicolo a spese dell'assicurazione. Per carità di Patria non prendiamo nemmeno in considerazione il fenomeno della "lievitazione" delle prognosi di malattia dopo l'incidente, le cui statistiche descrivono il fenotipo italiano come quello di un popolo dal rachide cervicale fragile. Certo, individuare una speculazione ai danni della compagnia assicurativa non è facile, perché il fenomeno è episodico seppur diffuso, non riconducibile a schemi precisi, quindi di difficile individuazione e successiva denuncia. Le cosiddette "frodi sommerse" rappresentano, secondo gli assicuratori, il 5-10% del totale dei sinistri. Ben il 70% delle frodi interessa il ramo "responsabilità civile auto", il 13% i danni elementari, il 12% i danni speciali e il 5% i danni alla salute.

Cosa dicono i criminologi?

La causa del fenomeno fraudolento viene addebitata per lo più al contesto sociale per il 60%, alla collusione degli attori coinvolti per il 15%, alla mancata percezione delle conseguenze sociali per il 10% e alla criminalità "solo" per il 15%. In sintesi, a livello collettivo, la frode assicurativa è considerata un reato minore, in qualche modo giustificabile in considerazione della sempre maggiore onerosità dei premi assicurativi. In questo senso è un circolo vizioso: da un lato si froda perché il costo dell'assicurazione è alto, dall'altro la compagnia assicurativa si trova costretta ad aumentare i premi assicurativi. Fatto sta che il "furbetto" risparmia a danno di chi viaggia in regola, ma la massa dei virtuosi non lo stigmatizza come si dovrebbe dato che il danno (aumento delle polizze) è diffuso.

Bonus-malus e occultamento della reale classe di rischio

Per non perdere i vantaggi della polizza o accumulare lo sconto, molti assicurati tendono a non segnalare i piccoli danni, occultando così la reale classe di rischio. Questo altera il quadro statistico: in realtà i casi sono più numerosi di quanto sia noto al (futuro) assicuratore. In letteratura, il comportamento che porta all'accumulo e al mantenimento dello sconto per via delle mancate richieste di risarcimento viene definito "azzardo morale ex-post". Gli assicurati tendono a celare informazioni in maniera inconsapevole, mentre operano decisioni razionali sulla base dei costi (un premio assicurativo più alto) e dei benefici (indennizzi).

Quando si configura questo reato?

L'art. 642 del codice penale è un reato di pericolo. Lo ha affermato di recente, in linea con una giurisprudenza consolidata sul punto, la Cassazione penale, nella sentenza n. 15686 del 9 aprile 2018 in relazione ad un caso di falsa denuncia di furto di un'auto a Catania. Il che significa, in termini pratici, che non è necessario che il "truffatore" consegua il suo fine gabbando l'assicurazione e intascando i soldi, poichè per la configurazione del reato basta denunciare il falso sinistro o un danno inesistente o una malattia fittizia o un furto mai avvenuto. Mutuando le parole dell'Alto Collegio: "... il reato previsto dall'art. 642 cod. pen. è a consumazione anticipata e per questo non richiede il conseguimento effettivo di un vantaggio (che peraltro non si identifica necessariamente nell'indennizzo, potendo consistere in un qualsiasi beneficio connesso al contratto di assicurazione), ma richiede soltanto che la condotta fraudolenta sia diretta ad ottenerlo e idonea a raggiungere lo scopo". In questo caso si era trattato di un automobilista che aveva denunciato falsamente il furto del veicolo da lui detenuto in leasing. Vero è che, a seguito della falsa denuncia, il controvalore posto ingiustamente a carico dell'assicurazione non era stato da lui incassato ma alla società proprietaria del veicolo, tuttavia, secondo i giudici, anche lui ne aveva tratto vantaggio risparmiandosi il pagamento delle rate del leasing e per questo è stato condannato (Cass. Sez. II, n. 8105 del 21 gennaio 2016). La decisione appena citata riveste una notevole importanza nel segno di un mutato orientamento, dal momento che la stessa Corte, con la datata sentenza n. 23810 del 24 maggio 2004 aveva al contrario affermato che "L'oggetto materiale del delitto di cui al primo comma dell'art. 642 cod. pen. può consistere unicamente in cosa di proprietà dell'agente, di talché il reato non sussiste quando la condotta riguardi un bene posseduto dallo stesso agente in forza di un negozio di locazione finanziaria, privo di immediato effetto di traslazione della proprietà, a nulla rilevando l'identità di colui che abbia stipulato il contratto assicurativo". Nel caso di specie un automobilista aveva falsamente denunciato il furto di una vettura da lui assicurata e posseduta in "leasing", che in realtà aveva ceduto a trafficanti. La Corte, rilevando l'insussistenza del reato di frode assicurativa per la comprovata altruità del bene, ha osservato in motivazione che il fatto, avrebbe potuto essere qualificato come truffa od appropriazione indebita.

Il soggetto passivo del reato è la Compagnia che gestisce il sinistro o quella debitrice?

La domanda potrebbe essere presentata in termini più semplici chiedendo: chi è la vittima? Il reato di frode assicurativa, previsto e punito dall'articolo 642 cod. pen., è un delitto "plurioffensivo" a consumazione anticipata. La norma tutela, tra le altre cose, il patrimonio delle compagnie di assicurazione e comporta che la sua consumazione prescinda dall'effettiva riscossione dell'indennizzo assicurativo, essendo invece sufficiente la sola denuncia del falso sinistro (Cass. 15 maggio 2017, n. 24075). Nell'ipotesi di indennizzo diretto, il soggetto passivo del reato non è solo la Compagnia che gestisce il sinistro, ma anche quella

debitrice. Sia l'una che l'altra, infatti, sono direttamente coinvolte nella richiesta di liquidazione dell'incidente e hanno di conseguenza interesse ad una gestione corretta tale da evitare un ingiusto depauperamento in conseguenza di false denunce.

Chi ha diritto di presentare querela?

L'art. 120 cod. pen. Stabilisce che "Ogni persona offesa da un reato per cui non debba procedersi d'ufficio o dietro richiesta o istanza ha diritto di querela". Per persona offesa da un reato s'intende il detentore del bene giuridico direttamente protetto dalla norma penale. In caso di frode assicurativa rientrano in questa definizione entrambe le Compagnie le quali, pertanto, sono titolari del diritto di querela.

Frode o Truffa?

L'ipotesi di frode assicurativa è per certi versi assimilabile, quanto a condotta criminosa, a quella della truffa. I due reati, tuttavia, differiscono tanto sotto il profilo soggettivo, quanto quello oggettivo: sotto il primo profilo deve essere considerato il contenuto specifico del fine dell'ingiusto profitto che la connota: "fine di conseguire... il prezzo di un'assicurazione contro infortuni"; sotto il secondo profilo rileva il contenuto, anch'esso specifico, dell'azione del soggetto attivo del reato: distruzione, dispersione, deterioramento od occultamento di cose proprie (Cass. Pen. Sez. I, sent. Del 10-05-1988, n. 5785).

Lotta alle frodi e la trattazione del "sinistro anomalo"

Con l'entrata in vigore del citato regolamento n. 44/2012, le Compagnie assicurative si sono dotate di strutture e risorse, dedicate al monitoraggio ed al contrasto delle frodi. Si tratta di "Unità Antifrode", vale a dire gruppi di professionisti con specifiche competenze in materia, che – nell'ambito di ogni singola impresa di assicurazione – si occupano di prevenire, contrastare e predisporre iniziative per la repressione delle frodi. Un'attività di contrasto efficace delle condotte criminose in ambito assicurativo dovrebbe interessare sia la fase di assunzione del rischio sia quella di liquidazione del sinistro. I protagonisti dell'antifrode assicurativa sono: il liquidatore assicurativo, il liquidatore specialista antifrode, l'avvocato antifrode, l'esperto di intelligence, il medico-legale ed infine il perito. L'intero processo inizia con l'individuazione del "sinistro anomalo", attività che generalmente compete al liquidatore, il quale si avvale delle segnalazioni di anomalie evidenziate e trasmesse dal perito o dal medico legale o della consultazione di banche dati elettroniche. In questi casi il sinistro è avocato dal "liquidatore antifrode", il quale, attraverso approfondimenti investigativi (eventualmente delegati ad esperti di intelligence, quali investigatori e/o avvocati che svolgono attività di indagini difensive), provvederà all'acquisizione di elementi dimostrativi, indizi e prove della condotta fraudolenta, indispensabili per fondare la futura istanza di punizione.

*Presidente della Fondazione ASAPS S.S.U.



Il corto circuito della RC Auto

Si parla spesso di assicurazioni. Si parla di tariffe, di formule, di truffe e di periti. Si parla tanto, ma ci si dimentica che a oggi, il 12% dei veicoli in circolazione, poco meno di 3 milioni di mezzi, non sono assicurati. Sono come bombe innescate sulle nostre strade, e stanno facendo molti più danni di quanto si creda

Il Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada è al collasso. Se non interverranno correttivi, nel 2019 si esauriranno le riserve di cassa.

Dal 1969 il Fondo copre chi resta vittima di incidenti con pirati della strada o con veicoli non assicurati. Ma anche i danneggiati incappati nel fallimento della compagnia assicuratrice che avrebbe dovuto risarcire il loro danno.

Quasi mezzo secolo di attività, oggi finanziato con un prelievo del 2,5% dalla raccolta nazionale dei premi RC Auto. Ultimamente però si è creato uno squilibrio importante: mancano 150 milioni di euro l'anno per far quadrare i conti.

Così la Consap, che gestisce il fondo, già da tempo propone di aumentare la quota di prelievo dai premi RC Auto al 4%. Dicono che la misura si tradurrebbe in un aumento di circa 5 euro ad assicurato, anche se ovviamente si tratta di una media, perché essendo un prelievo percentuale, chi paga di più (sempre loro), finirebbe per essere ulteriormente penalizzato.

Il problema sembrerebbe essere doppio. Da una parte l'aumento dei sinistri da pagare, dall'altra la diminuzione delle entrate. A ben guardare però, il problema potrebbe essere uno solo: l'aumento dei veicoli non assicurati!

Su base nazionale si parla di circa il 12% di veicoli non assicurati, ma in alcune città del Sud si sfiorerebbe il 50%. 2,9 milioni di bombe innescate in circolazione. Mezzi che in caso d'incidente fuggono. O che, comunque, sono intestati a persone economicamente non in grado di fare fronte a risarcimenti di qualsivoglia entità.

Sono loro che stanno facendo aumentare il numero degli incidenti che finiscono al Fondo Vittime della Strada. E sono loro che non pagando l'assicurazione fanno calare anche gli introiti dello stesso Fondo.

Si, è vero, a essere onesti c'è anche la registrata diminuzione del costo medio delle polizze, che ha comportato un'analoga diminuzione percentuale delle entrate del Fondo, ma il problema resta questa folle quantità di veicoli non assicurati.

Un fenomeno che parte da lontano

Perché si decide di circolare senza assicurazione? Liquidare queste persone come incoscienti o criminali sarebbe superficiale: stiamo parlando del 12% dei mezzi in circolazione!

La risposta è che si circola senza assicurazione perché pur avendo l'esigenza di utilizzare un veicolo, non si è in grado di pagare il premio.

Le assicurazioni costano care, troppo care, da troppi anni. Il premio RC Auto è impossibile da pagare da molto tempo per chi vive nel Sud d'Italia, per chi parte dalla 14a classe di merito, per i neopatentati. E da 10 anni siamo in una crisi economica senza precedenti.

Ovviamente il problema non è solo economico. Il tutto si inserisce in un contesto di disinformazione che non consente di valutare i rischi ai quali si va incontro. E non manca la componente culturale: in molti, anche fra quelli che si assicurano, sono convinti che sia moralmente giusto non dare i soldi alle compagnie assicuratrici. Anzi, se possibile è giusto truffarle.

Ecco, la radice del problema è qui. Un problema economico, sociale e culturale, che non è sfuggito a nessuno negli ultimi anni. Ma contro il quale nessuno ha fatto nulla.

Immobilismo. La parola chiave l'ha usata il presidente Biserni nel suo editoriale. Nessuno si è mosso. Le compagnie hanno continuato a scaricare sugli assicurati i costi da loro sostenuti, perché è mancata una legislazione che ha reso conveniente per loro gestire in maniera più virtuosa il comparto RC Auto. E il mondo politico è rimasto paralizzato.

Nel 2005 è stata varata una grande riforma assicurativa, che ha istituito il risarcimento diretto. Una riforma tanto ambiziosa negli obiettivi, quanto sbagliata in alcuni contenuti. E il riferimento è al sistema con il quale le compagnie si rimborsano i sinistri risarciti ai loro clienti.

Si era messa a punto una buona riforma assicurativa a inizio 2014, ma l'hanno fatta saltare un paio di gruppi politici, evidentemente poco informati sul fatto che per la prima volta quella riforma era stata scritta a un tavolo dove oltre alle compagnie e all'IVASS (l'Ente statale di vigilanza sulle assicurazioni), sedevano anche i consumatori. E così quella riforma, rivista, è arrivata a compimento solo nell'agosto del 2017, con la Legge sulla Concorrenza. Tre anni buttati, nonostante tutti sappiano che quello delle assicurazioni è un problema enorme.

Eccolo l'immobilismo di cui parlava il presidente Biserni. Eccolo il 12% di veicoli non assicurati. E ora?

Servono i controlli automatici, sanzioni pesanti e... tariffe più basse

Ora non resta che mettere mano al problema con le maniere forti. Servono controlli. E servono -ancora!- interventi legislativi.

Servono controlli delle forze di polizia, certo, per multare e impedire la circolazione ai veicoli non assicurati. Ma serve anche che si sblocchi l'omologazione degli strumenti per il controllo automatico della copertura assicurativa: tutor e velox. Perché senza una specifica omologazione, questi possono essere utilizzati solo in presenza di agenti.

Basterebbe? Probabilmente no. Immaginate la situazione, di un residente nelle province dove le polizze sono più care, che deve assicurarsi partendo dalla 14a classe. Immaginate che in molti casi si tratterà di una persona poco propensa anche a pagare la multa; una persona magari abituata a ricevere le ingiunzioni di pagamento. Difficile redimere un soggetto del genere e difficile fermarlo con le multe.

La situazione attuale, poi, propone ulteriori costi per lo Stato, con mezzi di poco valore sequestrati e conservati in deposito a spese della collettività, veicoli che con molte probabilità il proprietario non va più a ritirare.

Problemi gravi impongono medicine amare: forse è arrivato il momento di pensare a una sanzione ancora più severa, magari non per tutti, magari solo per i recidivi. La confisca del veicolo sorpreso a circolare privo di copertura assicurativa potrebbe essere una soluzione. Pensiamoci.

Ma facciamo in fretta. Perché i recenti nuovi aumenti della sinistrosità e della mortalità stradale porteranno sicuramente nuovi aumenti delle tariffe assicurative. E con essi, nuovi adepti per la schiera dei non assicurati.

A margine però, bisogna dire che le assicurazioni debbono avere tariffe abbordabili per tutti, non solo per i residenti in determinate province con una storia assicurativa cristallina. Se tutti pagassero, sicuramente i premi scenderebbero; come è successo da qualche anno con il canone televisivo. Ma visto che il ramo RC Auto negli anni ha macinato grossi utili, sarebbe opportuno un tavolo per studiare una via d'uscita per chi si trova di fronte a tariffe folli. I giovani, i neopatentati, i residenti in determinate province, quelli che partono dalla 14a classe.

E bisognerebbe rivedere alcuni meccanismi del risarcimento diretto che hanno fatto salire i costi per le compagnie. Ah già, dimenticavamo, c'è l'immobilismo del mondo politico.

Premuti (Konsumer): Il Fondo vittime della strada andrebbe riformato

Fabrizio Premuti, presidente dell'Associazione Konsumer ed esperto di assicurazioni, è fortemente contrario all'idea di aumentare al 4% il prelievo sulle polizze RCAuto per finanziare il Fondo di Garanzia per le Vittime della Strada.

"Perché considerando un fabbisogno cresciuto del 5% delle compagnie, che probabilmente si tradurrà in un aumento nei prossimi mesi, aggiungendoci l'altro aumento proposto dalla Consap, si farebbe presto ad arrivare al 10% di crescita dei premi. Meglio intervenire su altro."

I problemi del Fondo non sono solo i sinistri dei guidatori non assicurati. Ci sono molte compagnie fallite negli anni che sono ancora in piedi con commissari liquidatori e con del personale che gravano sul Fondo. Sono compagnie fallite magari 30 anni fa, che restano in questa situazione perché hanno contenziosi aperti su grossi sinistri. Forse converrebbe pagare e chiudere per azzerare le spese di gestione."

E questa dei contenziosi legali è una grana grossa per il Fondo. I suoi regolamenti, anche per cautelare la gestione dal rischio di frodi, impongono praticamente come passaggio obbligato il ricorso al tribunale per riconoscere un risarcimento. Sarebbe ora di modificare questi regolamenti per sbloccare l'erogazione dei risarcimenti senza il passaggio in tribunale, almeno nei casi in cui è palese il diritto al risarcimento del danneggiato che si rivolge al Fondo."

*Fondatore e direttore di Netbikers.eu



Quando il degrado è in noi

Quando il degrado entra nelle Istituzioni, quando queste sono sbeffeggiate pubblicamente, quando scopriamo che i controllori sono i primi tra i furbetti, è giunto il momento di cambiare. Non diciamo questo perché abbiamo fatto una colossale "figura di merda". Lo diciamo perché, quelli in divisa che non mettono il casco, quelli che non pagano l'assicurazione, quelli che non mettono le cinture e quelli che poi intascano mazzette, sono solo una minima parte. Infinitesimale, credeteci. Credeteci, questa non è una frase fatta.

Il servizio di Striscia la Notizia restituisce un'immagine sciagurata della Polizia di Stato, ma ciò che ci fa più male, è il pensiero naturale che a molti viene: "è così dappertutto".

Così, l'assioma politico-ladro, si estende, anzi si propaga come una pandemia, a tutta la Pubblica Amministrazione, quella che dovrebbe essere "servita" con disciplina e onore, come recita l'articolo 54 della nostra Costituzione.

Nell'Italia più vicina, nel tempo, alla Carta, i comandanti dei reparti esigevano l'esibizione del libretto di circolazione e dell'assicurazione: oggi, forse, qualcuno lo chiamerebbe "mobbing" o "violazione della privacy".

Vogliamo usare termini moderni? Ok, chiamiamolo "controllo della qualità".

Ricominciamo, per favore.

Perché se il controllore fa il furbo, tradisce prima sé stesso e poi il giuramento che ha fatto, soprattutto in un contesto, come quello del servizio giornalistico che ci ha svergognati, in cui l'esempio ha eccome il suo peso.

La legalità comincia dalle piccole regole, come allacciare la cintura, pagare l'assicurazione o magari evitare di parcheggiare in doppia fila o nello spazio dei disabili.

La frase odiosa e arrogante "...e che c'abbiamo scritto sulla portiera...?", purtroppo ricorrente nello slang dei furbetti in divisa, deve essere bandita dai nostri comportamenti.

*Presidente ASAPS

**Responsabile della comunicazione e consigliere nazionale ASAPS



Riferimenti operativi per la contestazione dell'art.193 CdS - La copertura assicurativa -

Foto Coraggio

Iveicoli a motore senza guida di rotaie, compreso i filoveicoli e i rimorchi, non possono essere posti in circolazione sulla strada senza la **copertura assicurativa** a norma delle vigenti disposizioni di legge sulla responsabilità civile verso terzi (la mancanza comporta l'applicazione della sanzione amministrativa di € 849,00 - pagamento entro 5 gg. € 594,30 ed il veicolo viene sottoposto a sequestro amministrativo).

- Il contratto di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti ha **durata annuale** o, su richiesta dell'assicurato, di anno più frazione, **si risolve automaticamente alla sua scadenza naturale e non può essere tacitamente rinnovato**, in deroga all'articolo 1899, primo e secondo comma, del codice civile. L'impresa di assicurazione è tenuta ad avvisare il contraente della scadenza del contratto con preavviso di almeno 30 giorni e a **mantenere operante, non oltre il quindicesimo giorno** successivo alla scadenza del contratto, la garanzia prestata con il precedente contratto assicurativo fino all'effetto della nuova polizza (vedasi l'art. 170-bis del D. Lgs. 7 settembre 2005, n. 209).

- L'accertamento della **mancanza della copertura assicurativa obbligatoria** del veicolo può essere effettuato anche mediante il raffronto dei dati relativi alle polizze emesse dalle imprese assicuratrici con quelli provenienti dai dispositivi o apparecchiature, che effettuano l'accertamento da remoto, omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico e gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale, di cui alle lettere e), f) e g) dell'art. 201, comma 1-bis, CdS. La documentazione fotografica prodotta dalle apparecchiature o dispositivi costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'art. 13 della Legge n. 689/81, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando su strada. Con la modifica dell'art. 201, comma 1-bis, lettera g-bis, CdS è stata estesa anche all'art. 193 CdS la procedura di contestazione differita per mezzo di dispositivi o apparecchiature di rilevamento di tipo omologato, ma con l'introduzione della lettera g-ter è stato

previsto l'accertamento, per mezzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento, della violazione dell'obbligo dell'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi, effettuato mediante il confronto dei dati rilevati riguardanti il luogo, il tempo e l'identificazione dei veicoli con quelli risultanti dall'elenco dei veicoli a motore che non risultano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi, di cui all'articolo 31, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27. In occasione della rilevazione delle violazioni di cui al comma 1-bis, lettera g-ter), **non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale** qualora l'accertamento avvenga mediante dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico. Tali strumenti devono essere gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1, del presente codice. La documentazione fotografica prodotta costituisce **atto di accertamento**, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada. Qualora, in base alle risultanze del raffronto dei dati di cui al citato comma 1-bis, lettera g-ter), risulti che al momento del rilevamento un veicolo munito di targa di immatricolazione fosse sprovvisto della copertura assicurativa obbligatoria, si applica la sanzione amministrativa ai sensi dell'articolo 193 CdS.

- Nell'ambito dell'attività di accertamento effettuata in occasione dei controlli su strada, l'organo di polizia presente sul posto può avvalersi anche di **appositi dispositivi non omologati** che gli consentano di rilevare la mancanza di revisione, di copertura assicurativa ecc. e procedere, quindi, all'accertamento nonché alla immediata contestazione della violazione all'effettivo trasgressore. Tali dispositivi non possono essere comunque considerati al pari di quelli previsti dall'art. 201 CdS, ma costituiscono solo un ausilio per l'operatore di polizia (vedasi la circolare del Ministero Interno prot. n. 300/A/6822/16/127/9 del 5 ottobre 2016).

- **Appare esclusa la possibilità di contestare** le violazioni relative agli art. 80 e 193 CdS in occasione del procedimento di notifica delle violazioni di cui all'art. 176 CdS, accertate dal personale abilitato delle società concessionarie delle autostrade. In tali procedimenti la contestazione delle violazioni è compiuta da soggetti diversi dai dipendenti della Specialità che, ai sensi dell'art. 176, comma 11, CdS, possono accertare solo le violazioni commesse al mancato pagamento del pedaggio autostradale (vedasi la nota del Ministero Interno n. 300/A/4339/17/107/80 del 26 maggio 2017).

- La sanzione amministrativa è ridotta ad un quarto (p.m.r. € 212,25 - pagamento ridotto del 30% € 148,58) quando l'assicurazione del veicolo per la responsabilità verso i terzi sia comunque resa operante nei 15 giorni successivi al termine di cui all'articolo 1901, secondo comma, del codice civile. Pertanto il termine utile massimo è il 30° giorno successivo alla scadenza della copertura assicurativa oltre il quale non

è più possibile beneficiare della riduzione (si applicano le disposizioni di cui all'art. 202, comma 1, CdS).

- La sanzione amministrativa è ridotta ad un quarto (p.m.r. € 212,25 - pagamento ridotto del 30% € 148,58) quando l'interessato entro 30 giorni dalla contestazione della violazione, previa autorizzazione dell'organo accertatore, esprime la volontà e provvede alla **demolizione** e alle formalità di **radiazione** del veicolo. In tali casi l'interessato ha la disponibilità del veicolo e dei documenti relativi esclusivamente per le operazioni di demolizione e di radiazione del veicolo previo versamento presso l'organo accertatore di una cauzione pari all'importo della sanzione minima edittale. Ad avvenuta demolizione certificata a norma di legge, l'organo accertatore restituisce la cauzione, decurtata dell'importo previsto a titolo di sanzione amministrativa pecuniaria.

- Per la mancanza del certificato dell'assicurazione vedasi l'articolo 180 CdS. Dal **18 ottobre 2015** non vige più l'obbligo di esposizione del **contrassegno** dell'assicurazione RCA ai sensi dell'art. 2, comma 2, del Decreto 9 agosto 2013, n. 110 (vedasi la circolare del Ministero Interno n. 300/A/7094/15/124/9 del 15 ottobre 2015).

- Non è più sanzionabile ai sensi dell'art. 180 CdS la circolazione del veicolo con certificato assicurativo scaduto, atteso che, la garanzia assicurativa prestata con il precedente contratto è estesa in ogni caso, non oltre il **quindicesimo giorno** dalla data di scadenza dello stesso.

- Il veicolo sottoposto a **sequestro amministrativo** segue la procedura prevista dall'art. 213 CdS; pertanto l'affidamento al conducente, al proprietario o ad altro obbligato in solido richiede obbligatoriamente l'intervento di un carro attrezzi affinché lo trasporti nel luogo di custodia. Il sequestro finalizzato alla confisca dovrà essere mantenuto fino all'esatto adempimento delle formalità richieste (vedasi la nota del Ministero Interno n. 300/A/8891/12/101/20/21/7 del 12 dicembre 2012).

- Ai sensi dell'art. 213, comma 2-quinquies, CdS, se oggetto della sanzione accessoria del sequestro amministrativo è un **ciclomotore** o un **motociclo**, per i **primi 30 giorni** il veicolo deve essere affidato in custodia ad apposita depositaria convenzionata, fatto salvo l'eventuale dissequestro avvenuto per riattivazione della polizza assicurativa o altro.

- Quando l'interessato effettua il pagamento della sanzione amministrativa, oltre al pagamento delle spese di prelievo, trasporto e custodia, e corrisponde il **premio di assicurazione per almeno 6 mesi**, l'organo di Polizia che ha accertato la violazione dispone la restituzione del veicolo all'avente diritto, dandone comunicazione al Prefetto.

- Se nei termini previsti non viene proposto ricorso e non avviene il pagamento in misura ridotta, l'ufficio o il comando da cui dipende l'organo accertatore invia il verbale al Prefetto. Il verbale stesso costituisce titolo esecutivo ed il **veicolo viene confiscato** ai sensi dell'art. 213 CdS.

- L'obbligo della **copertura assicurativa** per la responsabilità civile verso i terzi, per la durata della permanenza in Italia, **si considera assolto** se la targa di immatricolazione è rilasciata da uno dei seguenti Stati esteri (vedasi l'art. 5 del DM 01.04.2008, n. 86): Andorra, Austria, Belgio, Bulgaria, Cipro, Croazia, Danimarca e Isole Faroer, Estonia, Finlandia, Francia e Principato di Monaco, Germania, Grecia, Irlanda, Islanda, Lettonia, Liechtenstein, Lituania, Lussemburgo, Malta, Norvegia, Paesi Bassi, Polonia, Portogallo, Regno Unito di Gran Bretagna e d'Irlanda del Nord (e le isole de La Manica, Gibilterra, l'Isola di Man), Repubblica ceca, Repubblica slovacca, Serbia, Slovenia, Romania, Spagna (Ceuta e Mililla), Svezia, Svizzera, Ungheria. Pertanto non sono richiesti documenti, né sono previsti particolari controlli specifici relativi alla copertura assicurativa. La disposizione di cui trattasi non si applica per i veicoli indicati nell'allegato 1 del DM 1° aprile 2008, relativamente ai singoli Stati, immatricolati temporaneamente con targa doganale scaduta da oltre 12 mesi, nonché per veicoli militari soggetti a convenzioni internazionali e per particolari veicoli militari e NATO. Per i veicoli immatricolati in Stati esteri diversi da quelli indicati dall'art. 5 del DM 1° aprile 2008, n. 86, l'obbligo della copertura assicurativa per la responsabilità civile verso i terzi per la durata della permanenza in Italia **si considera assolto: a)** mediante un contratto di assicurazione "frontiera" (**carta rosa**), di durata non inferiore a 15 giorni e non superiore a 6 mesi; **b)** mediante il possesso del certificato internazionale di assicurazione (**carta verde**).

- Il **certificato di assicurazione** viene rilasciato al contraente contestualmente al pagamento del premio o della rata di premio e comunque non oltre il termine di **cinque giorni** (la trasmissione del certificato di assicurazione avviene su supporto cartaceo anche tramite posta o, ove il contraente abbia manifestato apposito consenso, su supporto durevole, anche tramite posta elettronica, mentre la trasmissione della carta verde avviene solo su supporto cartaceo). Durante il predetto periodo è considerata provvisoriamente equipollente al certificato di assicurazione ed al contrassegno la quietanza di pagamento del premio o della rata di premio rilasciata dall'impresa di assicurazione, anche nel caso in cui sia trasmessa mediante telefax o per via telematica. In assenza della quietanza sono considerati provvisoriamente equipollenti al certificato di assicurazione, la dichiarazione rilasciata dall'impresa attestante l'assolvimento dell'obbligo di assicurazione, anche nel caso in cui sia trasmessa mediante telefax o per via telematica, o la ricevuta del bollettino di conto corrente postale prestampato dall'impresa relativa al pagamento del premio o della rata di premio (vedasi l'art. 11 del Regolamento ISVAP n. 13 del 6 febbraio 2008).

- Ai sensi dell'art. 130 del D. Lgs. 07.09.2005, n. 209 la copertura assicurativa per i **veicoli immatricolati in Italia** può essere rilasciata anche da **imprese con sede legale nella UE** che sono autorizzate ad esercitare nel territorio della Repubblica anche in regime di stabilimento (RS), con sede di rappresentanza, o di libertà di prestazione di servizi (LPS), senza sede di rappresentanza (con obbligo di indicare sul certificato di assicurazione un suo rappresentante in Italia). Attraverso l'IVASS (Istituto per la Vigilanza sulle Assicurazioni)

è possibile verificare l'elenco degli intermediari (imprese UE) che possono esercitare in Italia l'attività assicurativa in **RS** o **LPS** (la verifica può essere fatta sul sito internet con ricerca IVASS).

- Il Ministero dell'Interno con circolare n. 300/A/2792/17/124/9 del 3 aprile 2017 ha precisato che "In ragione di quanto sostenuto dall'UCI in merito alla vigenza del **principio della cosiddetta copertura assicurativa per i veicoli muniti della targa di immatricolazione di uno degli Stati indicati nell'allegato 1 del decreto ministeriale del Ministero dello Sviluppo Economico n. 86 del 1° aprile 2008**, si ritiene che per tali veicoli sia esclusa l'applicazione delle sanzioni di cui all'art. 193 CdS, anche quando, attraverso qualsiasi mezzo, sia accertato che il veicolo immatricolato in uno di quei Paesi sia effettivamente sprovvisto di copertura assicurativa. Ad analoga soluzione deve pervenirsi nel caso in cui venga accertato che il veicolo circoli sul territorio dello Stato da più di un anno e non si sia proceduto alla sua nazionalizzazione attraverso immatricolazione. Infatti, in tal caso, sebbene il veicolo circoli illegittimamente sul territorio dello Stato in quanto non più in circolazione internazionale, si ritiene che non possano essere contestate le violazioni di cui all'art. 193 CdS, in ragione della sussistenza di una regolare immatricolazione straniera e della relativa copertura assicurativa".

- Non si ravvisa il reato previsto dall'art. 323 C.P. (Abuso d'ufficio) a carico dell'operatore di polizia stradale che non sanziona ai sensi dell'art. 193 CdS il conducente del veicolo che circola privo di copertura assicurativa (vedasi Cassazione Penale, Sez. VI, 11.10.2017, n. 46788).

- Quando venga accertata la **falsificazione** o la **contraffazione** del documento assicurativo ed il veicolo sia condotto dal suo proprietario, la sanzione amministrativa accessoria della confisca diviene obbligatoria anche quando il proprietario abbia adempiuto agli obblighi previsti dall'art. 193, comma 4, terzo periodo, CdS. Nel caso in cui, invece, il veicolo sia condotto da persona diversa dall'intestatario, continuano a trovare piena applicazione le disposizioni del richiamato comma 4, dell'art. 193, CdS. Salvo che debba essere disposta la confisca ai sensi dell'art. 240 C.P., è sempre disposta la confisca amministrativa del veicolo intestato al conducente sprovvisto di copertura assicurativa quando sia fatto circolare con documenti assicurativi falsi o contraffatti (si applica la procedura prevista dall'art. 213 CdS). Nei confronti di **colui (chiunque) che abbia falsificato o contraffatto** i documenti assicurativi è sempre disposta la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida per **1 anno** (si precisa che l'art. 485 CP è stato abrogato dal D. Lgs. 15 gennaio 2016, n. 7).

***Sostituto Commissario della Polizia Stradale**
**** Ispettore Superiore della Polizia Stradale**



Criticità operative ai fini dell'applicazione degli artt. 80 e 193 del Codice della strada in modalità automatica

Come è noto Il Legislatore ha emanato il 28 dicembre 2015 la legge di Stabilità n. 208 (Gazzetta Ufficiale n. 302 del 30 dicembre 2015, Suppl. Ordinario n. 70, con entrata in vigore 1 gennaio 2016). Nel testo della legge sono state previste e confermate le modifiche al codice della strada ma, con un intervento di integrazione della lettera g-bis del comma 1-bis dell'articolo 201, all'elenco delle violazioni che possono essere accertate con apparecchiature di rilevamento debitamente approvate, si aggiungono le revisione obbligatoria dei veicoli, art. 80, le violazioni dell'assicurazione obbligatoria, art. 193 e le violazioni della massa complessiva dei veicoli e rimorchi, art. 167 (comma 597).

Ai fini di una maggiore comprensione

Ergo, i dispositivi di cui all'art. 201, comma 1-bis, potranno essere utilizzati anche per controllare gli obblighi assicurativi, vale a dire se si è in regola o meno con il pagamento della polizza di responsabilità civile auto, la revisione del veicolo oltre a verificare il trasporto irregolare di materiale quando lo stesso superi la massa indicata sulla carta di circolazione. La verifica del possesso del titolo assicurativo, ovvero della avvenuta revisione dei veicoli circolanti, potranno essere accertate consultando il sistema telematico della banca dati ministeriale, tutti i dati delle revisioni e delle polizze potranno essere direttamente consultati senza dover ricorrere al controllo dell'esposizione del tagliando sul parabrezza, non più obbligatoria ovvero la verifica diretta delle carte di circolazione affinché la misura possa ufficialmente entrare in vigore, tuttavia, bisognerà attendere l'avvenuta approvazione ovvero omologazione dei dispositivi in questione, ed è proprio da qui che iniziano i problemi.

Per una maggiore comprensione delle considerazioni di seguito esposte e delle conclusioni a cui si vuole pervenire, si ritiene utile ed opportuno richiamare in via preliminare i testi delle normative in esame si riporta il testo della normativa sopra citata.

Il testo vigente ante approvazione definitiva della legge di stabilità dell' art. 201, comma 1 lett. g-bis) del Codice della strada, prevedeva :” accertamento delle violazioni di cui agli articoli 141, 143, commi 11 e 12, 146, 170, 171, 213 e 214, per mezzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento”

E' opportuno che la lettura del testo in esame avvenga in coordinamento con quanto disposto dall'articolo 201, comma 1-quater: “In occasione della rilevazione delle violazioni di cui al comma 1-bis, lettera g-bis), non e' necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico..... omissis..... “

Dalla lettura del combinato delle disposizioni sopra richiamate appare evidente come la legittimità dell'utilizzo dei dispositivi automatici per le violazioni elencate sia condizionato all' esito positivo della procedura di omologazione, ovvero approvazione, da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in coerenza con quanto previsto in via generale dall'art. 45, comma 6 del Codice che afferma: “Nel regolamento sono precisati i segnali, i dispositivi, le apparecchiature e gli altri mezzi tecnici di controllo e regolazione del traffico, nonché quelli atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione, ed i materiali che, per la loro fabbricazione e diffusione, sono soggetti all'approvazione od omologazione da parte del Ministero dei Lavori Pubblici (ora Ministero delle infrastrutture e dei trasporti), previo accertamento delle caratteristiche geometriche, fotometriche, funzionali, di idoneità e di quanto altro necessario. Nello stesso regolamento sono precisate altresì le modalità di omologazione e di approvazione”.

L'art. 192 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della strada (DPR 495/92) disciplina il procedimento di omologazione o di approvazione chiarendo anche la portata ed il significato dei termini “ omologazione” e “ approvazione”.

L'aspetto critico riguarda il fatto che per le procedure di omologazione o di approvazione dei dispositivi automatici per il rilevamento delle violazioni di cui all'articolo 193 del Codice della strada ci sarebbero due procedure diverse applicabili entrambe, in quanto risulta

tuttora in vigore – e quindi non abrogata - la disposizione normativa di cui all'articolo 31, comma 3, del decreto legge 1/2012 convertito in legge 27 /2012, che prevede: “ La violazione dell'obbligo di assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli può essere rilevata, dandone informazione agli automobilisti interessati, anche attraverso i dispositivi, le apparecchiature e i mezzi tecnici per il controllo del traffico e per il rilevamento a distanza delle violazioni delle norme di circolazione, approvati o omologati ai sensi dell'articolo 45, comma 6, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, attraverso i dispositivi e le apparecchiature per il controllo a distanza dell'accesso nelle zone a traffico limitato, nonché attraverso altri sistemi per la registrazione del transito dei veicoli sulle autostrade o sulle strade sottoposte a pedaggio. La violazione deve essere documentata con sistemi fotografici, di ripresa video o analoghi che, nel rispetto delle esigenze correlate alla tutela della riservatezza personale, consentano di accertare, anche in momenti successivi, lo svolgimento dei fatti costituenti illecito amministrativo, nonché i dati di immatricolazione del veicolo ovvero il responsabile della circolazione. Qualora siano utilizzati i dispositivi, le apparecchiature o i mezzi tecnici di cui al presente comma, non vi è l'obbligo di contestazione immediata. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, sentiti l'ISVAP e, per i profili di tutela della riservatezza, il Garante per la protezione dei dati personali, sono definite le caratteristiche dei predetti sistemi di rilevamento a distanza, nell'ambito di quelli di cui al primo periodo, e sono stabilite le modalità di attuazione del presente comma, prevedendo a tal fine anche protocolli d'intesa con i comuni, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

Quindi, come detto, alla luce di quanto sopra sembrano sussistere due diverse procedure di omologazione o approvazione dei dispositivi automatici in questione, la prima prevista dal Codice della strada, la seconda disciplinata dall'art. 31, comma 3, della legge 27/2012.

A parere dello scrivente dovrebbero trovare applicazione le modifiche apportate con la legge di stabilità al Codice della strada, in quanto l'emanazione di quest' ultima dovrebbe aver abrogato tacitamente il comma 3 dell'art. 31 della legge 27/2012,

nelle parti in cui è prevista una diversa disciplina.

Tale assunto trova la sua ragione su quanto disposto dall'art. 15 delle Preleggi, ove è previsto che la cessazione di una norma giuridica si verifica, oltre che per abrogazione espressa, anche per abrogazione tacita o per incompatibilità - qualora il Legislatore emani una legge successiva che sia incompatibile con una esistente - ovvero per nuova disciplina dell'intera materia già regolamentata dalla legge precedente.

Appare evidente come nel caso in questione l'incompatibilità e la contraddizione tra le due leggi emerga in modo palese, in quanto risulta impossibile la contemporanea applicazione di entrambe, cosicché dall'eventuale applicazione e osservanza della nuova legge, non si può non derogare alla disapplicazione ed inosservanza dell'altra.

Tra l'altro, anche se si volesse ipotizzare una applicazione coordinata dei due testi di legge in esame, va comunque evidenziato come il comma 3, dell'art. 31, della legge 27/2012, risulti doppiamente contraddittorio: una prima volta quando afferma che la violazione dell'obbligo può essere rilevata con dispositivi approvati ed omologati ai sensi dell'art. 45, comma 6, del Codice della strada (1° periodo), tra i quali risultano anche quelli per il controllo dell'accesso alle zone a traffico limitato, e poi prevede un apposito decreto per definire le caratteristiche dei sistemi di rilevamento a distanza nell'ambito di quelli di cui al primo periodo; una seconda volta nella parte in cui nel prevedere un obbligo di approvazione o di omologazione dei dispositivi rimanda comunque all'emanazione di un decreto ai fini dell'individuazione delle caratteristiche dei medesimi, quando tale provvedimento non risulta necessario per la procedura di approvazione che, allo stato dei fatti, potrebbe trovare diretta applicazione.

Comunque, al di là della "quaestio iuris" circa l'incompatibilità e la contraddizione tra le due leggi in esame, rimane il fatto, sicuramente il più importante, che da un punto di vista procedurale - operativo, qualora non venisse adottata - tra le due in esame - la corretta procedura per l'approvazione o omologazione le apparecchiature per il rilevamento della

eventuale violazione dell'art. 193, si rischierebbe l'inevitabile annullamento di tutti gli accertamenti effettuati in modalità automatica, in quanto conseguenza di una condizione di illegittimità " ab origine".

Appare evidente, inoltre, come la modifica appena approvata si inserisce in un contesto normativo non coordinato, tenuto conto che continua ad esistere l'articolo 193, con i commi 4-ter e seguenti, che già consentono l'impiego delle immagini rilevate in occasione delle violazioni accertate con taluni apparecchi omologati, ma che impongono una procedura complessa che passa attraverso la richiesta dell'esibizione dei documenti assicurativi, a sensi dell'articolo 180, comma ottavo, impedendo di fatto l'accertamento diretto della violazione dell'articolo 193 sulla base della sola risultanza della banca dati dei veicoli assicurati.

Peraltro, l'aver inserito la possibilità di accertare le violazioni dell'articolo 193 nel comma 1-bis, lettera g-bis dell'articolo 201, comporta:

- l'applicazione del comma 1-quater, per cui non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico che siano gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma primo;

- fuori dei centri abitati questi strumenti possono essere installati ed utilizzati solo sui tratti di strada individuati dai prefetti tenendo conto del tasso di incidentalità e delle condizioni strutturali, plano-altimetriche e di traffico, secondo direttive fornite dal Ministero dell'interno, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In questo caso non sarebbe necessario, in quanto non direttamente previsto dalla norma, chiedere all'obbligato in solido di presentare la documentazione comprovante la copertura assicurativa, né la revisione, ma si dovrebbe procedere direttamente, come sarebbe auspicabile, con la notifica del verbale per le violazioni dell'articolo 80 e 193;

- nessun obbligo di richiedere con la procedura ex art. 180 l'esibizione del titolo assicurativo al proprietario del veicolo.

Proprio quest'ultimo punto dovrebbe far riflettere sulle conseguenze operative

che si potrebbero avere qualora l'organo accertatore applicasse la procedura dell'art. 193, comprensiva della sanzione accessoria della confisca amministrativa, ad un utente della strada che al momento dell'accertamento era comunque in possesso del titolo assicurativo, e che tale condizione non risultava nel sistema solo per un ritardo di comunicazione da parte della società assicurativa. Si dovrà procedere in autotutela di ufficio? L'utente ingiustamente sanzionato dovrà necessariamente esperire le procedure impugnatorie di cui agli artt. 203 e 204 bis? Oppure ancora?

Inoltre, ipotizziamo la possibilità che un utente sia effettivamente sprovvisto di titolo assicurativo e nella medesima giornata sia sanzionato ai sensi dell'art. 193 da più dispositivi automatici gestiti da organi di polizia diversi o con diversa competenza territoriale. Quale verbale di contestazione dovrà pagare tra quelli che gli saranno notificati? Il primo notificato? Il primo accertato? E se dovesse pagare effettivamente quest'ultimo ma gli viene notificato per es. il secondo accertamento in ordine temporale e che provveda nell'immediato a pagare l'importo sanzionatorio, quando gli viene notificato il primo accertamento, che succede? Si dovrà provvedere a restituire quello già pagato? Voglio intenzionalmente soprassedere di analizzare nella stessa situazione di quanto succederebbe con la sanzione accessoria della confisca, lascio le valutazioni alla fantasia dei lettori.....

Il testo dei commi integrativi all'art. 201, comma 1 bis, del CDS, dopo l'approvazione del decreto concorrenza (legge 124 del 4 agosto 2017) e che si riportano di seguito, contribuiscono a creare ancora più confusione.

- g-ter) accertamento, per mezzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento, della violazione dell'obbligo dell'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi, effettuato mediante il confronto dei dati rilevati riguardanti il luogo, il tempo e l'identificazione dei veicoli con quelli risultanti dall'elenco dei veicoli a motore che non risultano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi, di cui all'articolo 31, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27.

- 1-quinquies in occasione della rilevazione delle violazioni di cui al



comma 1-bis, lettera g-ter), non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico. Tali strumenti devono essere gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1, del presente codice. La documentazione fotografica prodotta costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada. Qualora, in base alle risultanze del raffronto dei dati di cui al citato comma 1-bis, lettera g-ter), risulti che al momento del rilevamento un veicolo munito di targa di immatricolazione fosse sprovvisto della copertura assicurativa obbligatoria, è prevista l'applicazione della sanzione amministrativa ai sensi dell'articolo 193.

Difatti, a parere dello scrivente, il richiamo all'art. 13 della legge 689/81 non trova una applicazione coerente e coordinata con una disposizione normativa ben precisa che richiama, per l'utilizzo di tali dispositivi, un obbligo di approvazione ovvero omologazione in un ambito di "lex specialis" come è il Codice della strada.

Per quanto concerne la possibilità di utilizzare, ai fini di un completamento dell'istruttoria, la procedura ex art. 180 CDS nei confronti dei titolari dei veicoli che risultino privi della revisione ovvero del titolo assicurativo a seguito

dell'informazione ottenuta su strada utilizzando i dispositivi attualmente in commercio, non si ritiene possibile per i motivi di fatto e le ragioni di diritto di seguito elencate.

L'art. 200, comma 1, del Codice della strada, stabilisce che «Fuori dei casi di cui all'articolo 201, comma 1-bis, la violazione, quando è possibile, deve essere immediatamente contestata tanto al trasgressore quanto alla persona che sia obbligata in solido al pagamento della somma dovuta».

L'art. 201, comma 1, del C.d.S, invece, stabilisce che «qualora la violazione non possa essere immediatamente contestata, il verbale ... deve indicare i motivi che hanno reso impossibile la contestazione immediata»; e il successivo comma 1-bis recita: «Fermo restando quanto indicato dal comma 1, nei seguenti casi la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1 ... ».

Nel medesimo comma, in particolare la lettera g-bis) riporta: «accertamento delle violazioni di cui agli articoli 80, 141, 143, commi 11 e 12, 146, 167, 170, 171, 193, 213 e 214, per mezzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento.»

Il comma 1-quater precisa che «in occasione della rilevazione delle violazioni di cui al comma 1-bis, lettera g-bis), non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico Omissis.... ».

Dalla lettura del combinato delle disposizioni normative di cui sopra, appare evidente che le eventuali infrazioni di cui agli artt. 80 e 193 del Codice della strada, possono essere accertate in modalità automatica con la possibilità della contestazione differita, solamente previa l'utilizzo di un dispositivo omologato ovvero approvato da Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Allo stato attuale, come già precedentemente precisato, non risulta approvato ovvero omologato, alcun dispositivo funzionante in modalità automatica per l'accertamento della omessa revisione del veicolo circolante.

Inoltre, come conseguenza logica, non appare neppure regolare l'adozione della procedura adottata ai sensi dell'art. 180 del Codice della strada, che al comma 8, prevede: «Chiunque senza giustificato motivo non ottempera all'invito dell'autorità di presentarsi, entro il termine stabilito nell'invito medesimo, ad uffici di polizia per fornire informazioni o esibire documenti ai fini dell'accertamento delle violazioni amministrative previste dal presente codice,..... Omissis..... », in quanto, proprio per l'assenza di dispositivi automatici approvati come sopra precisato, è possibile accertare la violazione in esame solo ed esclusivamente attuando la procedura di accertamento con contestazione immediata, procedura questa necessaria per poi, a seconda delle situazioni, applicare l'iter dell'art. 180, comma 8.

In conclusione, da un punto di vista operativo, si ritiene che allo stato attuale l'accertamento delle violazioni degli artt. 80 e 193 con l'ausilio dei dispositivi automatici attualmente in commercio, possa essere effettuato solamente in contestazione immediata. Tale posizione, tra l'altro, è stata confermata anche dal Ministero dell'interno con nota prot. 300/A/1720/18/127/9.

**Direttore Amministrativo
del Ministero delle infrastrutture
e dei trasporti**



Squadre Investigative Comuni: profili procedurali ed elementi di novità

I Joint Investigation Team, a lungo auspicati dagli organismi dell'Unione Europea, sono oggi una realtà a disposizione della Procure e delle Forze di polizia impegnate nella lotta al crimine transnazionale Un'analisi del modulo investigativo anche alla luce delle recenti novità legislative

Le ombre e le promesse della nuova Europa

Lo sfarinarsi dei confini geopolitici fra gli Stati membri dell'Unione Europea ha fluidificato le traiettorie e le opportunità che oggi migliaia di persone, mezzi, servizi e capitali colgono e percorrono nel comune giardino del *mercato interno*, disegnato e disciplinato dall'art. 26 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea (TFUE). Una perfetta osmosi tra le vivaci arterie del vecchio Continente di flussi fisici, economici e finanziari che, tuttavia, ha contestualmente espanso e ramificato le possibili variabili del *decision making* criminale, oscurando la promessa della transnazionalità europea con ombre lunghe, proteiformi ed insidiose.

Per poter affrontare la sfida della criminalità transfrontaliera, lo spazio di libertà, sicurezza e giustizia, previsto dagli artt. 67-76 del TFUE, include misure volte a promuovere la cooperazione giudiziaria in materia penale⁽¹⁾. In questa prospettiva, nel giugno 2014, il Consiglio europeo ha definito gli orientamenti strategici della programmazione legislativa ed operativa a norma dell'art. 68 TFUE, enucleando diverse aree tematiche d'intervento tra cui – *inter alia* – spicca l'implementazione di *Joint Investigation Team* (ovvero di Squadre Investigative Comuni, SIC), uno strumento di investigazione duttile ed efficace a disposizione degli operatori di polizia di ogni Stato membro, oggetto del presente approfondimento.

Il quadro di riferimento normativo europeo

Il primo strumento europeo volto a disciplinare richieste di cooperazione giudiziaria tra Stati membri è stata la Convenzione del Consiglio d'Europa del 1959 ed il relativo protocollo del 1978, cui è seguita la Convenzione del 1990 inerente i controlli di frontiera in area Schengen. Nel 2000 gli Stati membri dell'Unione Europea hanno firmato una Convenzione relativa all'assistenza giudiziaria in materia penale⁽²⁾ per integrare e agevolare l'applicazione delle due precitate convenzioni. La Convenzione del 2000 è stata, infine, rafforzata nel 2001 da un protocollo che riguarda più specificamente la reciproca assistenza giudiziaria per le informazioni sui conti bancari o le transazioni bancarie.

In tale quadro, il Consiglio europeo di Tampere ha richiesto la costituzione di Squadre Investigative Comuni al fine di combattere il traffico di stupefacenti e la tratta di esseri umani, nonché il fenomeno del terrorismo. Anche la citata Convenzione del 2000 relativa all'assistenza giudiziaria in materia penale tra gli Stati membri dell'Unione Europea, prevede la costituzione di tali squadre. Nel giugno 2002 il Consiglio ha adottato una decisione quadro in materia (la nr. 2002/465/GAI⁽³⁾), mentre nel gennaio 2017 ha adottato una risoluzione su un modello di accordo volto alla costituzione di una squadra investigativa comune, che chiarisce e semplifica il precedente modello di accordo adottato nel 2010.

La costituzione di Squadre Investigative Comuni (S.I.C.)

Dall'esame delle disposizioni richiamate, emerge che la costituzione di una S.I.C.:

- è una facoltà riconosciuta a due o più Stati membri UE, che ne definiscono la composizione mediante un comune accordo;
- è costituita per un fine specifico e per un periodo limitato di tempo. La squadra è diretta da un funzionario dello Stato membro nel cui territorio interviene la squadra investigativa; questi coordina e dirige le attività della squadra nel territorio di tale Stato membro. Può inoltre essere consentito a rappresentanti di Eurojust, Eurojust, OLAF e a rappresentanti di paesi extra-UE di partecipare alle attività della squadra. Tutti i membri della squadra devono svolgere i propri compiti nel rispetto delle leggi del paese in cui operano (secondo il principio del *locus regit actum*);
- può essere costituita anche con e tra paesi al di fuori dell'UE, a condizione che esista una base giuridica, come ad esempio un accordo internazionale o una legge nazionale.

Nel luglio 2005, inoltre, allo scopo di attuare il cd. Programma dell'Aia (inerente l'attuazione di forme *Mutual Legal Assistance*), è stata istituita la rete di esperti nazionali in materia di squadre investigative comuni (cd. rete SIC), costituita da un esperto nazionale per ogni Stato membro "al fine di incoraggiare l'uso di squadre investigative comuni e lo scambio esperienze sulle migliori pratiche" (cfr. documento del Consiglio nr. 11037/05), fungendo quindi da *contact point* nazionale sia nella promozione dello strumento investigativo de quo, sia nei rapporti tra

Stato membro ed organi di *Eurojust* o *Eurojust* ⁽⁴⁾.

Dal 2005, la rete degli esperti SIC si riunisce una volta all'anno e da metà gennaio 2011 ha un proprio segretariato, ospitato da *Eurojust*, che promuove le attività della rete SIC e assiste gli esperti nazionali nel loro lavoro.

L'implementazione delle SIC in Italia

Per quanto attiene alla normativa domestica, il riferimento in materia è il Decreto Legislativo 15 febbraio 2016, n. 34⁽⁵⁾, strettamente inerente lo strumento dei *Joint Investigation Team* di diritto italiano.

Il provvedimento in esame, che si compone di otto articoli regola, difatti, la costituzione ed il funzionamento delle *Squadre Investigative Comuni* operanti nel territorio dell'Unione Europea, che:

- possono essere istituite su iniziativa di un'Autorità italiana o di un altro Stato membro;
- costituiscono una forma di cooperazione non rogatoria finalizzata all'accertamento ed alla repressione di forme di criminalità transazionale.

L'art. 2 del mentovato decreto, in particolare, prevede l'ipotesi di costituzione di una SIC su iniziativa di un Procuratore della Repubblica italiana in caso di indagini⁽⁶⁾:

- relative a delitti di cui agli articoli 51, commi 3-bis, 3-quater e 3-quinquies e 407, comma 2, lettera a), c.p.p. o per i quali è prevista la pena dell'ergastolo o della reclusione superiore nel massimo a cinque anni (art. 2, comma 1, D. Lgs. 34/2016);
- al di fuori dei casi di cui al primo comma, quando indagini particolarmente complesse debbano svolgersi, o essere coordinate, sul territorio di più Stati membri.

A livello procedurale, la richiesta di istituzione della SIC è trasmessa alla autorità competente dello Stato membro o degli Stati membri con cui si intende istituire una squadra. Il procuratore della Repubblica che richiede l'istituzione della SIC ne dà informazione al procuratore generale presso la Corte di appello o, se si tratta di indagini relative ai delitti di cui all'articolo 51, comma 3-bis e comma 3-quater c.p.p., al procuratore nazionale antimafia e antiterrorismo, ai fini del coordinamento investigativo.

Ciò posto, la SIC è istituita mediante un atto costitutivo, sottoscritto dal procuratore della Repubblica proponente e delle altre autorità giudiziarie estere partecipanti al team, contenente oggetto, finalità e termine delle indagini. I membri distaccati di una SIC che opera nel territorio dello Stato assumono, anche agli effetti della legge penale, la qualifica di pubblico ufficiale e svolgono le funzioni di polizia giudiziaria nel compimento delle attività di indagine ad essi assegnate (cfr. art. 5, D. Lgs. 34/2016).

Le novità in vigore dall'ottobre 2017

Con l'art. 7, D. Lgs. 3 ottobre 2017, n. 149 (in vigore dal 31.10.2017), il legislatore nazionale ha inserito l'art. 729 *quinquies* nel codice di rito penale (rubricato: "Squadre investigative comuni").

La disposizione di nuovo conio ribadisce che, in ambito UE, il potere di iniziativa spetta al procuratore della Repubblica, il quale "può richiedere la costituzione di una o

più squadre investigative comuni con le modalità e alle condizioni stabilite dalla legge". Non è previsto l'intervento del Ministro della Giustizia, eludendo quindi problemi di coordinamento con l'art. 723 cpv del c.p.p., nella parte in cui prevede che lo stesso possa disporre, al ricorrere di determinate condizioni, di non dare corso alla richiesta di assistenza proveniente da altro Stato membro.

La vera novità, tuttavia, risiede al secondo comma del nuovo art. 729 *quinquies* c.p.p., che prevede che "Nei rapporti con le autorità giudiziarie di Stati diversi da quelli membri dell'Unione europea il procuratore della Repubblica può richiedere la costituzione di una o più squadre investigative comuni con le modalità e alle condizioni stabilite dalla legge, nei casi previsti dagli accordi internazionali. Della costituzione di una o più squadre investigative comuni è data comunicazione al Ministro della giustizia".

A livello procedurale, pertanto, nel caso di creazione di SIC con Stati non membri della UE, è previsto – nella vigenza di un apposito accordo convenzionale – oltre alla richiesta del procuratore della Repubblica, l'ulteriore elemento della comunicazione del Ministro della giustizia, assicurando una sorta di vaglio politico – non vincolante – della decisione giudiziaria. Resta, tuttavia, impregiudicato il disposto del terzo comma dell'art. 723 del c.p.p., nella parte in cui sancisce che il Ministro possa disporre – con decreto – di non dare corso alla richiesta di assistenza proveniente da uno Stato terzo quando siano in pericolo "la sovranità, la sicurezza o altri interessi essenziali dello Stato".

Nessuna crescita senza cooperazione

L'adozione del modulo investigativo delle SIC è solo uno dei pilastri su cui si basa il modello futuro di cooperazione giudiziaria che si sta delineando negli ultimi mesi tra gli uffici di Bruxelles. Lo scorso 5 ottobre, difatti, il Parlamento europeo ha approvato la creazione di una Procura europea che avrà il compito di indagare, perseguire e portare in giudizio gli autori di reati che ledono gli interessi finanziari dell'Unione (cfr. Dir. 2017/1371/UE). Non solo: il Parlamento ed il Consiglio sono ormai in procinto di approvare – tramite procedura legislativa ordinaria – un nuovo regolamento su Eurojust, organismo istituito nel 2002 con il compito di stimolare e migliorare il coordinamento delle indagini penali tra le autorità competenti degli Stati membri, con particolare riguardo alle richieste di MLA, estradizione e di MAE (i.e. Mandato di Arresto Europeo).

D'altronde, la creazione di un mercato interno che non sia contemporaneamente anche uno spazio di libertà, sicurezza e giustizia (tratteggiato dagli artt. 67 e segg. TFUE), tramuterebbe il sogno europeo di una florida alleanza economica e doganale nell'incubo di un incontrollato impero criminale. ■

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

(1) Il dialogo fra le giurisdizioni è stato, inoltre, catalizzato dal Trattato di Lisbona (in vigore dal 1° dicembre 2009) che, abolendo la specificità del vecchio cd. "III pilastro" (affidente la cooperazione di polizia e giudiziaria in materia penale), ha portato all'armonizzazione degli strumenti di diritto derivato adoperabili in materia (viz. regolamenti, direttive e decisioni). Parallelamente, è stato rafforzato il ruolo del Parlamento, che ora, nelle materie in esame, è coinvolto come co-legislatore nella procedura legislativa ordinaria unitamente al Consiglio, e non più meramente consultato, come accadeva prima del 2009.

(2) Atto del Consiglio, del 29 maggio 2000, che stabilisce, conformemente all'articolo 34 del trattato sull'Unione europea, la convenzione relativa all'assistenza giudiziaria in materia penale tra gli Stati membri dell'Unione europea.

(3) È entrata in vigore il 20 giugno 2002. I paesi dell'UE dovevano recepirla nel proprio diritto nazionale entro il 1° gennaio 2003 (GU L 162 del 20.6.2002, pag. 1-3).

(4) La cd. rete SIC è una network informale, nel senso che non si traduce in una sovrastruttura burocratica dell'UE ma, al contrario, si riunisce in modo flessibile a margine delle riunioni di Eurojust o Europol.

(5) D. Lgs. 34/2016, recante "Norme di attuazione della decisione quadro 2002/465/GAI del Consiglio, del 13 giugno 2002, relativa alle Squadre Investigative Comuni", pubblicato il 10 marzo 2016 nella Gazzetta Ufficiale - Serie Generale - n. 58.

(6) Quando diversi uffici del pubblico ministero procedono a indagini collegate, la richiesta è formulata d'intesa fra loro.

SAPIDATA S.P.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





Il dottor Giovanni Busacca è il nuovo Direttore del Servizio Polizia Stradale presso il Dipartimento della P.S.

Dal 14 marzo scorso il dottor Giovanni Busacca è il nuovo Direttore del Servizio Polizia Stradale, in sostituzione del dottor Giuseppe Bisogno nel frattempo nominato Questore di Perugia.

Giovanni Busacca, Dirigente Superiore della Polizia di Stato è un funzionario di grande e provata esperienza che gli deriva proprio dall'aver diretto una serie di uffici della Polizia Stradale, dalle Sezioni ai Compartimenti, fino ad approdare poi alla sua nomina ai massimi vertici del Servizio al Dipartimento della P.S.

Porgiamo al dottor Busacca il nostro saluto e formuliamo gli auguri per un proficuo lavoro al timone della Polizia Stradale con la certezza che il suo contributo sarà molto importante per il raggiungimento di alti livelli per la sicurezza sulle strade.

Un saluto affettuoso anche al dottor Giuseppe Bisogno con il quale l'ASAPS ha avuto un rapporto di costante collaborazione. Auguriamo al dottor Bisogno buon lavoro nel suo nuovo ed importante incarico al vertice della Questura di Perugia. ■

*Presidente ASAPS



Dirigente Superiore Dr. Giovanni Busacca

- Entrato in Amministrazione nel novembre 1987.
- Laureato in giurisprudenza, ha svolto incarichi sul territorio e presso il Dipartimento, tra questi il Reparto Mobile di Padova, il Compartimento Polizia Stradale di Ancona. Successivamente ha diretto la Polizia Stradale di Asti, Lucca, Livorno, Cagliari, Napoli, Roma. E' stato Direttore della 1^a Divisione del Servizio Polizia Stradale.
- Ha, infine, diretto il CAPS di Cesena e poi l'Istituto per Ispettori di Nettuno. Dal 14 marzo è Direttore del Servizio Polizia Stradale.



Il tavolo dei relatori

Polizia Giudiziaria e minori tra comportamenti a rischio e misure di intervento: a La Spezia la sessione speciale dell'ASAPS al 23° Convegno Nazionale della Polizia Locale

Comprendere l'eziologia della condotta, intervenire attraverso procedure specifiche e rieducare il minore sono gli argomenti di cui si è discusso ieri pomeriggio a La Spezia, in occasione della 23esima edizione del Convegno Nazionale di Polizia Locale, patrocinato dal Comune di La Spezia e organizzato dal Gruppo Maggiori. Nella seconda parte della prima giornata del Convegno, la Fondazione ASAPS per la Sicurezza Stradale e Urbana ha presentato

una Sessione Speciale dedicata alle attività di polizia giudiziaria rivolte ai minori, dalle procedure di identificazione alle misure di intervento di carattere preventivo e repressivo.

Il Comandante di Polizia Municipale della Spezia Alberto Pagliai ha aperto i lavori della Sessione riconoscendo l'impegno profuso dall'Associazione Sostenitori e Amici della Polizia Stradale nell'ambito della sicurezza stradale e in particolare nella promozione della Legge sull'omicidio stradale. Dopo una breve introduzione, il moderatore dell'incontro Giordano Biserni - Presidente ASAPS - ha ringraziato gli organizzatori e il pubblico di circa 200 operatori del settore, presentando successivamente gli illustri relatori intervenuti.

Le prime due relazioni hanno avuto come filo conduttore il delicato tema dell'intervento sul minore, in quanto autore di reato e quale destinatario di misure di tutela. In tale contesto, Silvia Marzocchi Procuratore Capo presso la Procura della Repubblica presso il Tribunale per i minorenni di Bologna ha relazionato in merito agli aspetti specialistici del procedimento minorile, con particolare riguardo alle misure pre-cautelari da adottare nei confronti del minore come accompagnamento, fermo, arresto e affidamento. A seguire, il Comandante dell'Unità Operativa Tutela Emergenze sociali e minori presso la Polizia Municipale di Napoli Giuseppe Cortese ha descritto il peculiare ruolo della Polizia Locale negli interventi a tutela dei minori in stato di abbandono e dei minori stranieri non accompagnati, riportando inoltre alcune significative attività operative svolte dalla propria Unità.



Il pubblico in sala

Nella seconda parte della Sessione si sono succeduti gli interventi di Raffaele Chianca, già Ispettore Superiore della Polizia di Stato e Consigliere della Fondazione ASAPS SSU, e di Andrea Antonilli, Professore di Politiche della Sicurezza presso l'Università degli studi di Bologna. Il primo relatore si è soffermato sulle modalità e tecniche necessarie per l'accertamento della minore età e per l'identificazione del minore straniero, tracciando preziose indicazioni per l'intervento sul minore italiano, unionale e straniero. Il secondo relatore, infine, ha concentrato il suo intervento sul concetto di devianza minorile, soffermandosi sulle principali e più attuali condotte trasgressive poste in essere dai minori, dentro e fuori dal web.

Il successo riscosso dalla manifestazione e la qualità dei contenuti espressi rappresentano non solo un sapere spendibile per gli addetti ai lavori, ma un ulteriore stimolo per l'impegno della Fondazione ASAPS SSU.

***Direttore Fondazione ASAPS per La Sicurezza Stradale e Urbana**



Circolazione di veicoli esteri Forse c'è qualche problema da risolvere e al più presto

È assolutamente innegabile come la circolazione dei veicoli immatricolati all'estero stia divenendo, giorno per giorno, un tema di sempre più rilevante attualità, ed in siffatto contesto agli operatori di polizia - che devono intervenire a seguito di un incidente stradale, di un evento costituente reato, ma anche "semplicemente" durante un normale controllo nell'ambito del servizio istituzionale - sono richieste sempre più specifiche professionalità e conoscenze.

L'attività di controllo di veicoli nell'ambito della circolazione internazionale necessita, infatti, della conoscenza di nozioni di diritto internazionale ed unionale che talvolta, malgrado l'intervenuto ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri dell'U.E., mal si coniugano alla disciplina derivante dalle norme contenute nel codice stradale nazionale e nelle leggi ad esso complementari.

In un'epoca in cui la mobilità di veicoli, e quindi di persone e cose, non è più relegata o relegabile al singolo territorio nazionale di normale stabilimento, preliminarmente a quanto si dirà, è doveroso sottolineare che nel momento in cui ci accingiamo a parlare di veicoli esteri, ci stiamo riferendo al macro insieme che unisce veicoli immatricolati nell'area U.E., e che quindi definiremo **unionali**, e veicoli registrati in Paesi extra U.E., che indicheremo come **stranieri**.

La suddivisione cui si è appena fatto cenno, come nelle questioni che riguardano l'identificazione delle persone, e quindi dei documenti di viaggio e della possibilità di soggiornare più o meno legittimamente nel territorio della Repubblica Italiana, è doverosa anche nel momento in cui si affronta il tema concernente la liceità della permanenza del veicolo estero sul territorio nazionale, poiché la legittimazione alla permanenza, e quindi alla circolazione in Italia, è dettata dalla condizione relativa al luogo dell'intervenuta registrazione del veicolo oltre confine; sicché non sempre la regolamentazione nazionale sarà coincidente riguardo al fatto di disporre sul territorio nazionale di un veicolo unionale rispetto ad uno straniero.

L'attuale Codice della Strada tratta l'argomento della "circolazione dei veicoli immatricolati negli Stati esteri" all'articolo 132 che, così per come formulato, è utile esclusivamente a destare ed ingenerare confusione tra coloro che dovrebbero applicarlo.

Si è sempre pensato ad una infelice scrittura della norma, tuttavia non sembra essere questo il caso, quanto piuttosto il fatto che si tratta di un articolo che è da ritenere ormai obsoleto e non più corrispondente alle reali esigenze legate alla mobilità dei tempi moderni.

Bisogna sapere, infatti, che la struttura dell'articolo 132, anche nell'attuale formulazione, altro non è che la mera ripetizione dell'art. 95 dell'abrogato Codice della Strada del 1959 il quale, a sua volta, riprendeva vecchissimi Regolamenti e Regi Decreti e, per ultimo, il disposto di cui all'art. 101 del Testo Unico n. 1740/1933, integrato dalla circolare ministeriale del 15 novembre 1947.



Si tratta quindi di una norma che ha origini remote, arrivata a noi senza mai introdurre essenziali novità, nemmeno quando nell'ordinamento giuridico nazionale sono state ratificate le convenzioni internazionali sulla circolazione stradale:

- legge 19 maggio 1952, n. 1049 (ratifica convenzione di Vienna 1949)
- legge 5 luglio 1995, n. 308 (ratifica convenzione di Ginevra 1968)

In questa situazione si inseriscono i soliti furbi e la gente di malaffare che, sfruttando le carenze della legge, ed in alcuni casi le "pieghe" ed i risvolti di essa, attraverso vari espedienti circolano stabilmente sul nostro territorio con veicoli immatricolati all'estero.

Avere un'automobile con targa straniera consente di circolare nelle zone a traffico limitato ma anche di non pagare le sanzioni per eccesso di velocità o divieto di sosta o, ancora, di non essere facilmente rintracciato, si pensi alle ipotesi legate alla consumazione di delitti.

Restando nel campo delle violazioni stradali, per gli automobilisti che circolano con veicoli con **targhe estere** è molto semplice sfuggire al pagamento delle sanzioni stradali. In mancanza della **contestazione immediata** è infatti necessario **notificare l'atto amministrativo all'estero**; operazione, quest'ultima, talvolta così onerosa che spesso è più conveniente lasciar perdere! Al momento, e per quanto di nostra contezza, solo il 15% delle sanzioni notificate oltre confine viene pagato. L'Italia è forse l'unico Paese d'Europa dove le c.d. "**multe**" **rimangono non pagate** e non si fa nulla, o comunque molto poco è stato fatto, per arginare il problema!

A tal fine, a decorrere dal 22 marzo 2014, attraverso il Decreto legislativo 4 marzo 2014, n. 37 è stata recepita la Direttiva 2011/82/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, sostituita dalla Direttiva (UE) 2015/413 dell'11 marzo 2015, che contempla le "regole" per procedere alla notifica, nell'ambito dell'Unione europea e dello Spazio Economico Europeo, di una limitata serie di violazioni contemplate in un elenco tassativo che comprende:

- a) eccesso di velocità;

- b) mancato uso della cintura di sicurezza;
- c) mancato arresto davanti a un semaforo rosso;
- d) guida in stato di ebbrezza;
- e) guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti;
- f) mancato uso del casco protettivo;
- g) circolazione su una corsia vietata;
- h) uso illecito di telefono cellulare o di altri dispositivi di comunicazione durante la guida;

e che di fatto esclude ogni altro tipo di violazione contemplata dalla legislazione interna ad ogni Stato membro.

Ma per tornare alle regole unionali, con circolare n. 300/A/6806/17/111/44 del 12 settembre 2017 ad oltre due anni di distanza dalla data ultima per il recepimento, e ad oltre tre anni dal D. Lgs. n. 37/2014, è il dicastero dell'interno ad intervenire sulla questione illustrando i contenuti della direttiva.

Nel sottolineare l'estrema complessità della notifica del verbale all'estero, e nell'indicare che le norme comunitarie e le convenzioni internazionali non consentono, ad oggi, di attivare efficaci strumenti di riscossione coattiva all'estero, mediante i quali incassare le somme dovute a titolo di sanzione amministrativa pecuniaria qualora il trasgressore o l'obbligato in solido, residenti in altri Paesi, non abbiano provveduto al loro pagamento, il Ministero dell'interno ha individuato nel Decreto legislativo 15 febbraio 2016, n. 37, attuativo della Decisione quadro del Consiglio n. 2005/214/GAI del 24 febbraio 2005, sull'applicazione tra gli Stati membri dell'Unione europea del principio del reciproco riconoscimento delle sanzioni pecuniarie, la possibile soluzione almeno a livello di U.E. atteso che, in conformità al contenuto dell'art. 2, comma 1 lett. a) del D.Lgs. n. 37/2016, è previsto che una "**decisione definitiva**" che applica una sanzione pecuniaria ad una persona fisica che risiede o dimora, ovvero se persona giuridica, ha la propria sede legale nel territorio di uno dei Paesi U.E., o in esso dispone di beni o di un reddito, sia trasmessa all'**Autorità competente** di tale Stato per darvi esecuzione.

Le sanzioni pecuniarie cui si fa riferimento riguardano non solo quelle conseguenti ai provvedimenti penali di condanna, bensì varie altre tra cui, parrebbe, le sanzioni amministrative per violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale.

Data la complessità dell'iter procedimentale introdotto dal D. Lgs. n. 37/2016, che coinvolge il Ministero della giustizia, allo scopo di definire le modalità di trattazione dei provvedimenti definitivi, sono stati avviati contatti con il prefato dicastero, del cui esito il Ministero dell'interno si è riservato di tradurre in apposite ulteriori direttive.

Nell'ambito della questione è bene rammentare che il nostro Paese, prima dell'avvento della Direttiva (UE) 2015/413 valida ai fini S.E.E., aveva recepito con Legge 21 marzo 1983, n. 149, le Convenzioni europee sulla notifica e l'ottenimento all'estero di documenti, informazioni e prove in materia amministrativa, adottate a Strasburgo il 24 novembre 1977 ed il 15 marzo 1978. Tuttavia è doveroso sottolineare come non tutti gli Stati membri dell'Unione europea abbiano proceduto alla ratifica delle citate convenzioni, onde per cui allo stato dell'arte gli unici Paesi dell'Unione con cui sono operative le procedure per la notifica e l'ottenimento di documenti ed informazioni sono: Belgio, Francia, Germania, Lussemburgo.

Circolare con un veicolo immatricolato all'estero comporta certamente un notevole risparmio anche su bollo e assicurazione: mantenere, ad esempio, un'auto solo formalmente registrata in Bulgaria o in Romania costa meno della metà di quanto costerebbe in Italia e più potente è l'auto più aumenta il risparmio. E se da una parte si risparmia, è scontato che sussiste e viene a determinarsi un mancato introito per le casse dello Stato. Qualora venga accertata sul territorio nazionale la presenza fisica di un veicolo in regime di temporanea importazione appartenente a persone residenti stabilmente all'estero (sia unionali che stranieri) oltre il periodo consentito (tre mesi per i veicoli in temporanea importazione), il soggetto responsabile della circolazione ha l'obbligo di corrispondere la tassa automobilistica. Si consideri, tra l'altro, che le autovetture ed i motocicli non riesportati alla scadenza di un anno, si considerano nazionalizzati e la circolazione è subordinata al pagamento della tassa automobilistica, ciò a prescindere dal Paese di originaria immatricolazione.

Riguardo alla garanzia assicurativa obbligatoria (per ogni approfondimento si segnala di questi autori l'e-book "La copertura assicurativa dei veicoli con targa estera" edito dalla Fondazione ASAPS S.U.), ferma restando la disciplina della "carta verde" e della "carta rosa", per quanto concerne i veicoli che rientrano nel novero della così detta "copertura automatica" leggiamo, assistendo inermi, di note, pareri e circolari il cui contenuto rivolto agli organi di polizia è quello di non procedere al controllo, considerando scontato che per i danni derivanti dalla circolazione di quel veicolo risponderà il Bureau di riferimento nel Paese d'origine. Tuttavia la questione non è mai così scontata, e lo scopo originario della norma (Direttiva 72/166/CEE e s.m.i.) dalla quale discende tutto il sistema della "copertura automatica" concerne il risarcimento dei danneggiati, e non l'astenersi dal controllare; da cui ne deriva il fatto che per gli organi di polizia stradale il controllo è sempre legittimo quando:

- non è sistematico;
- non abbia carattere discriminatorio;
- non sia esclusivamente finalizzato al controllo dell'assicurazione.

Improvvide teorie, quelle secondo cui il controllo e l'eventuale sanzione per mancata copertura assicurativa non debba essere rivolto all'indirizzo dei veicoli registrati nell'Unione europea, che oltre ad ingenerare confusione e disorientamento negli organi di controllo crea un serio problema di legalità!

Considerando che sono migliaia i veicoli con targa di un Paese che partecipa al sistema della "copertura automatica" i quali, non censiti e privi di copertura assicurativa, circolano indisturbati sul territorio nazionale, la questione rasenta l'inverosimile quando, a seguito di una ricerca effettuata in alcuni Stati membri e stranieri, apprendiamo che non esiste reciprocità legislativa tra i partecipanti all'accordo. In buona sostanza, mentre l'Italia ha stabilito, di fatto, una sorta di impunità per i veicoli con targa estera, che possono circolare liberamente senza copertura assicurativa senza subire alcuna sanzione in tal senso, abbiamo chiesto alle polizie di alcuni Stati partner se lo stesso valeva per un



veicolo con targa Italiana in circolazione nel loro territorio. Risparmiandovi i commenti che il più delle volte hanno accompagnato le risposte forniteci, sta di fatto che TUTTI gli Stati interpellati hanno fatto sapere che il conducente di un veicolo italiano in circolazione internazionale sul loro territorio DEVE OBBLIGATORIAMENTE essere in grado di dimostrare l'effettività della copertura assicurativa, altrimenti si procede secondo le norme sanzionatorie di diritto interno senza considerare la presunzione di copertura che vale solo in caso di incidente stradale.

Ciò detto, ed in considerazione del fatto che allo stato dell'arte non sembra sussistere alcuna condizione di reciprocità con i partner d'oltre confine firmatari dell'accordo, non sarebbe affatto sbagliato operare una sorta di recesso attivo e cambiare orientamento circa l'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie ed accessorie in materia di R.C. Auto estero correlata, ripristinando lo spirito della Direttiva 72/166/CEE, e s.m.i., che vuole tutti i veicoli in circolazione in garanzia assicurativa.

Ma anche sfuggire a fermi amministrativi e pignoramenti non è un risvolto di poco conto. Da un po' di tempo a questa parte si sono fatte strada vere e proprie organizzazioni che, qualora il veicolo nazionale sia oggetto di taluno dei provvedimenti appena richiamati, dietro un corrispettivo in denaro, si mettono a disposizione del furbetto di turno procedendo all'esterovestizione del veicolo.

In questo campo, come rilevano alcune azioni di contrasto poste in essere, gli organizzatori dell'affare di solito "preferiscono" procedere con l'esterovestizione in Paesi come la Romania e la Bulgaria.

Le tecniche utilizzate, a secondo dei casi, sono diverse:

- **il noleggio a lungo termine;**
- **il leasing;**
- **contratto di gestione;**
- **l'intestazione fittizia.**

Si tenga ben presente la condizione relativa al fatto che,

solitamente, chi si occupa di questi traffici consegna all'utente finale il veicolo dotato di documenti di circolazione e targhe autentici, da ché, come ovvio, il controllo su strada difficilmente potrà, nell'immediato, consentire di ricostruire le vicissitudini del veicolo laddove non si proceda con accertamenti mirati.

Nell'ambito di un controllo stradale se per i veicoli registrati nei Paesi terzi rispetto all'Unione europea, ossia extra U.E. (stranieri), è possibile intervenire in maniera piuttosto incisiva nei confronti del "furbetto" di turno, attraverso l'applicazione delle norme contenute nel Testo Unico Leggi Doganali connesse al Regolamento delegato al Codice Doganale Unionale (sull'argomento si rinvia all'articolo pubblicato ne "il Centauro n. 196/2016), lo stesso - a legislazione vigente - non può dirsi per la miriade di veicoli unionali, o pseudo tali, che circolano sulle strade della penisola.

Tuttavia, ad onor del vero, qualcosa si è tentato di fare. Vediamo allora, rispetto all'articolo 132 C.d.S., come si evolverà la norma almeno nei confronti delle immatricolazioni che riguardano gli Stati dell'area U.E. - S.E.E.

La IX Commissione Permanente della Camera (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) nella seduta del 5 luglio 2017 ha elaborato un nuovo testo del DDL che introduce una serie di modifiche al Codice della Strada.

Nel testo unificato, derivante da diversi disegni di legge, per quanto d'interesse riguardo alla circolazione sul territorio nazionale di veicoli immatricolati nell'U.E. e nello S.E.E., si rinviene il contenuto dell'articolo 7, per altro già presente nel testo e soggetto a limitate modifiche, che è il più ampio contenutisticamente dell'intero articolato. Esso interviene in materia di controlli sui veicoli immatricolati in uno Stato appartenente all'Unione europea (UE) o allo Spazio economico europeo (SEE), attraverso l'introduzione di un nuovo articolo 132-bis nel codice della strada, al fine di evitare condotte fraudolente. In particolare si prevede che i soggetti residenti in Italia circolanti alla guida di veicoli immatricolati in via provvisoria o definitiva in uno Stato UE o SEE debbano essere in grado di documentare le regolari detenzioni e

circolazione al fine di verificare l'eventuale elusione delle disposizioni amministrative e tributarie italiane (comma 1), si prevedono le sanzioni da irrogare in caso di violazione di queste disposizioni e le procedure previste (comma 2) nonché l'obbligo di reimmatricolazione con targa italiana per i veicoli di proprietà di imprese estere di leasing o di circolazione senza conducente che risultino nella disponibilità di residenti in Italia o per un periodo superiore a trenta giorni. In mancanza sono previste le sanzioni e le procedure conseguenti (comma 3). Segnala che è stata introdotta, in sede di comitato ristretto, la norma secondo la quale i veicoli cancellati per essere riammessi alla circolazione in Italia devono essere sottoposti ad un controllo di regolarità fiscale e, qualora riammessi alla circolazione, devono essere mantenuti i vincoli e i gravami esistenti al momento della cancellazione e non estinti. È stato infine confermato il comma che rimette ad eventuali modifiche del regolamento la predisposizione di norme di dettaglio.

Art. 7 (Introduzione dell'articolo 132-bis del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di veicoli immatricolati in Stati dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo).

1. Dopo l'articolo 132 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è inserito il seguente:

«Art. 132-bis. (Controlli e adempimenti relativi ai veicoli immatricolati in uno Stato appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo)

1. Fermo restando il disposto dell'articolo 132, chiunque, essendo residente anagraficamente in Italia, vi circola alla guida di veicoli immatricolati, in via provvisoria o definitiva, in altro Stato appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo deve essere in grado di documentarne le regolari detenzioni e circolazione, affinché esse non integrino l'elusione delle disposizioni amministrative e tributarie italiane, in particolare in caso di veicolo proveniente da una precedente immatricolazione in Italia.

2. Qualora manchi una documentazione idonea ai fini del comma 1, si applica al conducente la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da euro 84 a euro 335. Alla

violazione consegue il ritiro della carta di circolazione del veicolo per trenta giorni. Dell'avvenuto ritiro viene data informazione allo Stato di emissione e la carta di circolazione è restituita solo all'esito favorevole delle opportune verifiche, oppure decorso tale periodo senza che siano stati adottati ulteriori provvedimenti sanzionatori, cautelari o inibitori, compreso, ove possibile, l'obbligo di reimmatricolazione in Italia. Durante il periodo in cui la carta di circolazione è ritirata, la circolazione è consentita attraverso un'apposita annotazione da apporre sul verbale di contestazione.

3. Nel caso di veicoli di proprietà di imprese estere di locazione finanziaria (leasing) o di locazione senza conducente nella disponibilità di persona fisica residente anagraficamente in Italia o di persona giuridica, anche di diritto estero, avente una sede legale o secondaria o di altro genere in Italia, per un periodo superiore a trenta giorni, circolanti nel territorio nazionale, è prescritta la reimmatricolazione con targa italiana, attraverso la domiciliazione di cui all'articolo 134, entro sessanta giorni dall'acquisizione in disponibilità. In mancanza si applica al conducente e all'utilizzatore, separatamente e in solido tra di loro, la sanzione di cui al comma 2 e la carta di circolazione è ritirata e inviata all'ufficio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli affari generali ed il personale competente per il luogo del ritiro, per l'esecuzione dell'adempimento omesso. Anche in tale caso è data informazione del ritiro, nonché della reimmatricolazione, allo Stato di emissione della carta stessa.

4. I veicoli cancellati dalla circolazione per esportazione, per essere riammessi in Italia devono essere sottoposti a visita e prova previa verifica della regolarità fiscale, riportando poi gli eventuali vincoli o gravami presenti al momento della cancellazione e non estinti.

5. Con il regolamento possono essere stabilite, ove necessario, disposizioni di dettaglio nonché modalità di controllo identificativo dei veicoli con targa estera da reimmatricolare in Italia.»

In conclusione, come si avuto modo di argomentare in queste poche righe, la questione legata alla circolazione di veicoli registrati nei Paesi membri dell'U.E. - S.E.E., ma anche di quelli provenienti da Stati terzi, e che per

tutta una serie di ragioni si trovano in regime di stabilimento pressoché permanente in Italia, così per come è facilmente intuibile, determina una condizione discriminatoria nei confronti di chi regolarmente circola con un veicolo immatricolato nel nostro Paese, non è di poco conto e richiede un incisivo e fermo intervento del Parlamento nazionale al fine di porre termine a situazioni che, così per come abbiamo solo accennato, ravvisano un sistematico malaffare in danno dello Stato che tutti, quali buoni cittadini, rappresentiamo, e con il quale gli organi di controllo si imbattono quotidianamente.

Speriamo che ci ascoltino e lo facciano presto ... e che Dio ce la mandi buona.

*** Consulente ed esperto internazionale
già Ispettore Superiore della Polizia di Stato**

**** Ispettore Superiore della Polizia di Stato
Direttore Il Settore Sezione Polstrada La Spezia**

Pur garantendo la massima affidabilità riguardo al contenuto di quanto precede, gli autori non rispondono dei danni derivanti dall'uso dei dati e delle notizie ivi contenute. Quanto precede rispecchia esclusivamente l'interpretazione degli autori, e non impegna in modo alcuno l'Amministrazione dello Stato da cui dipendono.

Riferimenti normativi

Circolare n. 300/A/6806/17/111/44 del 12 settembre 2017
 Circolare n.300/A/2791/17/124/9 del 3 aprile 2017
 Parere n.300/A/2792/17/124/9 del 3 aprile 2017
 Nota UCI del 14 febbraio 2017
 Decreto legislativo 15 febbraio 2016, n. 37
 Direttiva (UE) 2015/413
 Regolamento delegato (UE) n. 2015/2446
 Decreto legislativo 4 marzo 2014, n. 37
 Regolamento (UE) n. 952/2013
 Direttiva 2011/82/UE
 Direttiva 2009/103/CE
 Decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209
 Decisione n. 2005/214/GAI del 24 febbraio 2005
 Legge 5 luglio 1995, n. 308
 Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285
 Convenzione di Istanbul del 26 giugno 1990
 Direttiva 83/182/CEE
 Legge 21 marzo 1983, n. 149
 Convenzione di Strasburgo del 15 marzo 1978
 Convenzione di Strasburgo del 24 novembre 1977
 D.P.R. 43/1973 "Testo Unico delle Leggi Doganali"
 Direttiva 72/166/CEE
 Convenzione di Ginevra 1968
 Convenzione di New York del 4 giugno 1954
 D.P.R. 5 febbraio 1953, n. 39
 Legge 19 maggio 1952, n. 1049
 Convenzione di Vienna 1949
 Testo Unico n. 1740/1933
 Convenzione di Parigi 1909

Bibliografia

R. Chianca - G. Fazzolari "Il controllo dei cittadini unionali e stranieri" Maggioli Modulgrafica
 R. Chianca - G. Fazzolari "Il controllo dei conducenti unionali e stranieri" Maggioli Modulgrafica
 R. Chianca - G. Fazzolari "Il controllo dei veicoli unionali e stranieri" Maggioli Modulgrafica
 R. Chianca - G. Fazzolari "La copertura assicurativa dei veicoli con targa estera" Fondazione ASAPS S.U.
 R. Chianca - G. Fazzolari "Circolazione dei veicoli esteri ed applicazione del fermo amministrativo" ne il Centauro n. 205/2017
 R. Chianca - G. Fazzolari "La copertura assicurativa automatica" ne il Centauro n. 199/2017
 R. Chianca - G. Fazzolari "La carta internazionale di assicurazione" ne il Centauro n. 198/2017
 R. Chianca - G. Fazzolari "Circolazione internazionale di veicoli extra U.E." ne il Centauro n. 197/2017
 F. F. Pittaluga - G. Fazzolari "Ammissione temporanea di veicoli per il trasporto terrestre" in Crocevia n. 6/2016
 G. Fazzolari "Importazione di veicoli stranieri Depenalizzazione cieca e nuove frontiere del contrabbando" ne il Centauro n. 195/2016
 R. Chianca - G. Fazzolari "Qua nessuno è fesso un caso di esterovestizione di veicoli veramente interessante" ne il Centauro n. 188/2015
 R. Chianca - G. Fazzolari "Veicolo immatricolato all'estero e non ancora radiato dal PRA in circolazione sul territorio nazionale" ne il Centauro n. 187/2015
 G. Fazzolari "Scambio transfrontaliero di informazioni sulle infrazioni in materia di sicurezza stradale Licenziata la nuova direttiva 2015/413/UE" ne il Centauro n. 186/2015
 R. Chianca "La copertura RCA con compagnia estera" in Crocevia n.6 /2015
 G. Fazzolari "Gli accertamenti esteri per l'individuazione dell'intestatario del veicolo" in Crocevia n. 6/8 2014
 R. Chianca - G. Fazzolari "Ora c'è EUCARIS e tutto sarà più facile" ne il Centauro n. 177/2014
 G. Fazzolari "Attuazione della direttiva 2011/82/UE D.Lgs. 4 marzo 2014 n. 37" ne il Centauro n. 175/2014

"La storia siamo noi" Primo raduno Squadra acrobatica della Polizia di Stato Nettuno 13 maggio 2018



(ASAPS) Avrebbero ben diritto a dire "La storia siamo noi nessuno si senta offeso" (parole e musica del grande Francesco De Gregori) gli appartenenti alla gloriosa Squadra Acrobatica della Polizia di Stato che hanno partecipato, al primo raduno dopo 28 anni dalla loro ultima manifestazione.

La squadra era formata da due gruppi, gruppo auto, capitanata dal fondatore Renato Scherbi con sede del gruppo Trieste e gruppo moto capitanato da Walter NERI con sede al Caps di Cesena.

L'incontro intriso di emozione e tanta amicizia si è tenuto il 13 maggio scorso presso la Scuola Ispettori di Nettuno, di cui è Direttore il Dott. Giuseppe Volpe, rappresentato nella circostanza dalla dott.ssa Lauretti.

Si la storia della Polizia Stradale, quella che usciva dalle prestigiose "officine" di motociclisti del CAPS di Cesena, sono loro. Quegli agenti che qualcuno non vedeva di buon occhio, definendoli una sorta di "circo itinerante", dimenticando che la Squadra acrobatica era composta da uomini e donne della Polizia di Stato che fra una esibizione e l'altra espletavano il loro normale servizio sulle strade, spesso e più di oggi in moto. La Squadra Acrobatica era ammirata e motivo di orgoglio in Italia e all'estero oltre che grande esempio di professionalità per tutti i motociclisti col Centauro alato sulla spalla sinistra della loro divisa blu.

Vogliamo anche ricordare che la Squadra Acrobatica della Polizia di Stato si confrontava con altre Squadre Acrobatiche del mondo. In particolare al 750° anniversario della fondazione di Berlino, nel 1987, erano presenti 38 delegazioni di Polizia. E nell'occasione i nostri fecero una gran bella figura!

Non ci chiedete perché quella mitica Squadra non è più operativa. Non ci chiedete se tornerà. Non c'è risposta. O forse preferiamo non dirvi ora il nostro pensiero.

Ci piace solo sapere che quegli agenti, quelle donne quegli uomini, sono stati un esempio irripetibile di professionalità e amore per la Stradale. Per questo oggi possiamo dire loro, noi ex motociclisti meno dotati che non ne abbiamo fatto parte, "La Storia siete voi" che con le vostre capacità avete onorato tutti gli altri agenti che operavano e operano ogni giorno sulle strade e anche i nostri tanti caduti in servizio.

*La storia siamo noi
nessuno si senta offeso
siamo noi questo prato di aghi sotto il cielo
la storia siamo noi, attenzione
nessuno si senta escluso*

Francesco De Gregori



La squadra Acrobatica, quando era operativa, era composta da circa 35 elementi, fra motociclisti e Stunt Man. L'elenco della foto di gruppo di Nettuno: accovacciati da sx verso dx: Maurizio Corelli, Silvia Botti, Iolanda Stokeli. In piedi in prima fila da sx verso destra: Marco Muccioli, Antonio Pascucci, Dott. Ssa Lauretti (Funzionario Scuola Ispettori Nettuno), Cristina Posati, Mirna Caradonna, Silvia Pittueo, Immacolata Annunziata, Daniela Passafiume, Pierangelo Marra, Renato Scherbi, Clemente Iannucci. In piedi in seconda fila: Gianni Bonomo, Loredana Santese, Walter Neri



*Presidente ASAPS

**Osservatorio ASAPS
Incidenti ai bambini sulle strade 2017
40 morti (24 maschi
e 16 femmine), 13 in meno
rispetto al 2016, -24,5%
Migliaia i feriti
25 bambini erano trasportati in auto
(62,5%), 2 sulle moto, 5 ciclisti
e 8 a piedi
Da 0 a 5 anni la fascia più colpita con 16
vittime, 15 le vittime nella fascia
da 6 a 10 anni**



Nel 2017 secondo i dati dell'Osservatorio ASAPS sui bambini da 0 a 13 anni morti sulle strade le cose sono andate un po' meglio che nel 2016 ma i numeri sono ancora angoscianti.

Sono state **40** le piccole vittime, **13** in meno rispetto alle **53** del 2016, con una diminuzione del **24,5%**.

Il più triste degli Osservatori dell'ASAPS, quello che raccoglie i dati delle giovani vittime della strada nella fascia che va da 0 a 13 anni, ha registrato 40 incidenti mortali che hanno provocato la morte di altrettanti bambini. Delle **40** piccole vittime **10** erano straniere o di origine straniera **25%**. Nel 2016 erano state **15**, pari al 28%.

Dei **40** bambini deceduti **24** erano maschi e **16** femmine. L'osservatorio nel 2017 ha registrato anche **7** bambini morti "prima di nascere" a causa di incidente stradale. **4** decessi intrauterini e **3** in gestanti decedute nell'incidente.

Le piccole vittime registrate dall'ASAPS nel 2016 erano state **53** e **42** nel 2015 e **65** nel 2014. L'Osservatorio il Centauro-ASAPS ha raccolto i dati dei soli eventi mortali attraverso le notizie delle agenzie di stampa e quelle raccolte dai propri 600 referenti sparsi sul territorio nazionale e comunicate alla sede di Forlì. Abbiamo anche registrato **72** incidenti con bambini feriti o decessi avvenuti nei pressi di una scuola o durante il percorso casa/scuola/casa. In **7** incidenti sono rimasti coinvolti direttamente degli Scuolabus.

Delle **40** giovanissime vittime **25**, pari al **62,5%**, erano trasportate a bordo dei veicoli (**30** nel 2016) e questo aspetto comunque ripropone drammaticamente il tema del fissaggio dei nostri piccoli sui seggiolini. Non si conosce il dato di quante fra queste **25** vittime fossero regolarmente allacciate, anche

se si può ritenere che una percentuale significativa non fosse trasportata a norma. In particolare nei casi di espulsione dall'abitacolo del mezzo dopo lo schianto. **2** bambini erano trasportati su una moto.

5 bambini sono stati travolti con la loro bicicletta (3 nel 2016). **8** erano a piedi per strada e qui si segnala un miglioramento rispetto ai **16** piccoli pedoni morti nel 2016, erano stati **9** nel 2015 e **25** nel 2014.

Ma quali sono le strade più a rischio per i piccoli? Il maggior numero di bambini, **19**, ha perso la vita sulle strade statali e provinciali, **14** nelle strade urbane e **6** nelle autostrade. **1** decesso è avvenuto in un fondo agricolo.

Fra le più giovani vittime della strada il maggior numero si conta nella fascia che va da 0 a 5 anni con **16** decessi, da 6 a 10 anni le piccole vittime sono state **15**, e **9** invece nella fascia da 11 a 13 anni.

In **2** incidenti mortali il conducente del veicolo coinvolto è risultato ubriaco o drogato. E in altri **2** il conducente dopo avere ucciso si è dato alla fuga.

Il più alto numero delle piccole vittime lo fanno segnare la Lombardia e la Sicilia con **6** bambini morti, segue l'Emilia Romagna con **5**, poi il Piemonte con **4**, la Toscana e la Puglia con **3**.

L'ASAPS insiste nel ricordare che ogni volta che un bambino perde la vita sulla strada, il colpevole è sempre un adulto. Ripetiamo, il nostro sogno è quello di mettere solo degli zero nelle caselle del nostro Osservatorio. Per questo l'associazione continuerà con insistenza la sua campagna di informazione per tutelare i nostri bambini sulle strade facendo appello agli adulti perché li trasportino con il seggiolino secondo le regole e li rispettino con particolare prudenza quando li vedono sulla strada. (ASAPS)

**I dati della più grande delle tragedie stradali
12 i bambini investiti e uccisi dal 2015 al 2017 durante le manovre nei cortili o aie. 10 i piccoli investiti dai genitori, nonni e parenti e 2 da estranei**



G

ia un incidente stradale che toglie la vita a un bambino è una tragedia enorme, ma se l'incidente e la morte del bambino è causato dal papà, da una mamma, da un nonno, da uno zio o parente è un evento straziante.

L'Osservatorio ASAPS sugli incidenti ai bambini ha estrapolato il dato dei bimbi travolti e uccisi da genitori, nonni e parenti durante le manovre con auto o trattori agricoli nei cortili o aie negli ultimi tre anni.

Dal 2015 al 2017 secondo l'osservatorio sono stati **12** i piccoli travolti e uccisi: **4** nel 2015, **6** nel 2016, **2** nel 2017. **8** bambini sono stati travolti e uccisi da un'auto, **4** da trattori agricoli. Sono stati **5** i bimbi travolti e uccisi dal papà o dalla mamma, **3** dai nonni, **2** da un parente e **2** da un estraneo o amico della famiglia. Dei **12** bimbi **10** erano maschi e **2** le femmine. Probabilmente incide in queste percentuali la maggior vivacità e intraprendenza dei maschi. Di questi due bimbi erano di origine straniera.

Fra le piccole vittime **3** avevano un anno, **6** avevano due anni, **2** avevano tre anni e **1** otto anni.

Questa serie di tragedie (un altro bambino di 4 anni è stato travolto e ucciso nel 2018), sollecita un appello ai genitori e parenti alla massima prudenza durante le manovre in cortili con le auto e nelle aie anche con trattori agricoli.

Per le vetture è auspicabile la generalizzata installazione dell'allarme acustico nelle manovre in retromarcia sui veicoli di produzione o addirittura telecamere come avviene da quest'anno negli Stati Uniti.

Comunque gli adulti alla guida devono sempre avere in visione i bambini che giocano nei cortili, piazzali, aie.

Questa sequela di piccole vittime uccise per disattenzione deve essere azzerata. (ASAPS)

BAMBINI INVESTITI E UCCISI NEI CORTILI E/O FONDI AGRICOLI

ANNO	M	F	STRANIERI	CORTILE	FONDO AGRICOLO	GENITORE	NONNO	PARENTE	ESTRANEO	TRATTORE
2015	4		1	3	1	1	1	1	1	1
2016	4	2	1	3	3	3	2		1	3
2017	2			2		1		1		
TOTALE	10	2	2	8	4	5	3	2	2	4

ETA' BAMBINI INVESTITI E UCCISI NEI CORTILI E/O FONDI AGRICOLI

1 ANNO	3	2018 - 1
2 ANNI	6	2017 - 2
3 ANNI	2	2016 - 6
8 ANNI	1	
TOTALE	12	2015 - 4

Guida stato ebrezza, prelievo ematico presso la struttura sanitaria

di **Girolamo Simonato***



La Sentenza emessa dalla **Corte di Cassazione n. 6119/2018**, avente ad oggetto il prelievo ematico effettuato presso una struttura sanitaria, post incidente stradale, come ben evidenziato nel punto 3 della predetta, dove si legge: *“l'imputato aveva causato un incidente, procedendo a zig-zag e toccando con il manubrio del velocipede sul quale viaggiava, unitamente ad un'altra persona, lo specchietto retrovisore di un'auto che aveva affiancato, così cagionando la caduta a terra del veicolo”*, porta ad una riflessione sul dettato normativo di cui all'art. 186 C.d.S..

Proprio al comma 3, viene fatta implicita finalità, che gli organi di polizia stradale, al fine di acquisire elementi utili, per motivare la violazione ascritta al predetto articolo, rispettando le direttive fornite dal Ministero dell'interno, nonché quella della riservatezza personale e senza pregiudizio per l'integrità

fisica, possono sottoporre i conducenti ad accertamenti qualitativi non invasivi o a prove, anche attraverso apparecchi portatili. Nel caso di specie, il conducente era ricoverato presso un nosocomio e pertanto, gli operatori di Polizia Giudiziaria hanno, come si legge nella sentenza, demandato all'autorità sanitaria che: *“il prelievo ematico effettuato dai sanitari, su richiesta della polizia giudiziaria, ai fini della verifica del tasso alcolemico, sia utilizzabile anche in assenza di un consenso verbalmente espresso dall'interessato, purché quest'ultimo non abbia opposto un esplicito rifiuto (Cass., Sez. 4, n. 6755 del 6-11-2012, Rv. 254931; Cass., Sez. 4, n. 6786 del 23-1-2014). Ipotesi quest'ultima integrante estremi di reato e certamente esulante dal caso in disamina, atteso che risulta del tutto estranea alla regiudicanda la contravvenzione di cui all'art. 187, comma 7, cod. strada.”*

Effettivamente l'operato degli agenti è quello ben descritto al comma 4 dell'art. 186 C.d.S., il quale afferma che quando gli accertamenti qualitativi, per la guida in stato di ebrezza alcolica, è previsto che gli organi di polizia stradale hanno la facoltà di effettuare l'accertamento con strumenti e procedure determinati dal regolamento, oppure, anche accompagnandolo presso il più vicino ufficio o comando.

Il caso di cui alla sentenza, trova fondamento al comma 5 del già citato articolo del C.d.S., in particolare per i conducenti coinvolti in incidenti stradali e sottoposti alle cure mediche, l'accertamento del tasso alcolemico viene effettuato, su richiesta degli organi di Polizia stradale, da parte delle strutture sanitarie di base o di quelle accreditate o comunque a tali fini equiparate.

Le strutture sanitarie rilasciano agli organi di Polizia stradale la relativa certificazione, estesa alla prognosi delle lesioni accertate, assicurando il rispetto della riservatezza dei dati in base alle vigenti disposizioni di legge. Nella sentenza i giudici, al punto 4, così si sono espressi: *“Dalle considerazioni appena formulate si evince anche la manifesta infondatezza dell'assunto secondo il quale il consenso al prelievo ematico debba necessariamente essere richiesto all'interessato dalla polizia giudiziaria e non possa essere richiesto dal medico, che è il soggetto incaricato di effettuare il prelievo. Abbiamo infatti appena visto come nessun consenso debba essere richiesto né dalla polizia giudiziaria né dal medico, il quale può senz'altro procedere al prelievo, a meno che non si trovi di fronte a un rifiuto da parte dell'interessato. Né è dato comprendere sotto quale profilo la mancanza di un verbale redatto dalla polizia giudiziaria possa inficiare la validità dell'atto, atteso che l'effettuazione del prelievo e conseguenti analisi sono stati già effettuati. Così come l'eventuale rifiuto risulterà dalla relativa attestazione del sanitario operante, che è un pubblico ufficiale, titolare di poteri certificativi, ex art. 357 cod. pen.”*

Per il collegio giudicante, il ricorso manifestava una infondatezza tale da determinare l'inammissibilità, con la conseguente condanna del ricorrente.

* **Consigliere Nazionale ASAPS**

Massimario di Legittimità e di Merito

Ipotesi di cui all'art. 186 bis, comma 3, c.d.s. – Fattispecie autonoma di reato – Esclusione – Aggravante dell'ora notturna – Applicabilità.

In tema di guida in stato di ebbrezza, la disposizione di cui all'art. 186 bis comma terzo C.d.S. - che prevede un aumento di pena nel caso in cui le condotte di cui all'articolo 186, comma secondo, lettere a), b) e c) siano poste in essere da conducenti di età inferiore a ventuno anni, da neo-patentati o da chi esercita professionalmente l'attività di trasporto di persone o di cose - non delinea una autonoma fattispecie incriminatrice rispetto a quella di cui al medesimo articolo 186, sicché ad essa è riferibile l'aggravante dell'ora notturna prevista dall'art. 186, comma secondo sexies C.d.S. (**Cass. Pen., sez. IV, 8 marzo 2016, n. 9592**) [Riv-1609P733] (Artt. 176; 186-bis cs.).

Omesso pagamento del pedaggio autostradale – Configurabilità – Presupposti.

Integra il reato di insolvenza fraudolenta la condotta di chi, al termine di un viaggio in autostrada, non provveda al pagamento del pedaggio, dichiarandosi impossibilitato ad adempiere, essendo sufficiente, quanto alla dissimulazione dello stato di insolvenza, anche il silenzio serbato al momento della ricezione del talloncino all'ingresso in autostrada. (**Cass. Pen., sez. II, 21 marzo 2016, n. 11686**) [Riv-1609P733] (Artt. 641 cp.; 176 cs.).

Presunzione di colpa nel caso di scontro tra veicoli – Tamponamento – Presunzione di pari responsabilità ex art. 2054, comma 2, c.c. – Esclusione – Responsabilità del tamponante – Onere della prova liberatoria – Configurabilità.

In caso di tamponamento tra veicoli, la presunzione di pari colpa di entrambi i conducenti, di cui all'art. 2054, comma 2, c.c., è superata, ex art. 149, comma 1, cod. strada, dalla presunzione "de facto" di inosservanza della distanza di sicurezza da parte del tamponante, sul quale grava l'onere di fornire la prova liberatoria, dimostrando che il tamponamento è derivato da causa in tutto o in parte a lui non imputabile, che può consistere anche nel fatto che il veicolo tamponato abbia costituito un ostacolo imprevedibile ed anomalo rispetto al normale andamento della circolazione stradale. (**Cass. Civ., sez. III, 21 aprile 2016, n. 8051**) [Riv-1609P734] (Art. 149 cs.).

Mancata indicazione, sul retro del cartello stradale, degli estremi della relativa ordinanza di apposizione – Conseguenze – Illegittimità del segnale e del verbale di contestazione dell'infrazione – Esclusione.

In tema di segnaletica stradale, l'omessa indicazione, sul retro del segnale verticale di prescrizione, degli estremi della relativa ordinanza di apposizione - come invece imposto dall'art. 77, comma 7, del D.P.R. n. 495 del 1992 e succ. mod. - non determina l'illegittimità del segnale, né, tantomeno, esime l'utente della strada dall'obbligo di rispettarne la prescrizione e,

conseguentemente, non comporta l'illegittimità del verbale di contestazione dell'infrazione alla condotta da osservare. (**Cass. Civ., sez. II, 19 aprile 2016**) [Riv-1609P734] (Artt. 6, 7, 38 cs.).

Garanzia assicurativa – Ambito di applicabilità – Operatività della R.C.A. – Sosta di veicolo – Inclusionione – Condizioni – Fattispecie relativa a sinistro mortale conseguente allo sganciamento della rampa posteriore del carrello a rimorchio di un autocarro, parcheggiato nella pubblica via.

Il concetto di circolazione stradale di cui all'art. 2054 c.c. include anche la posizione di arresto del veicolo e ciò in relazione sia all'ingombro da esso determinato sugli spazi addetti alla circolazione, sia alle operazioni propedeutiche alla partenza o connesse alla fermata, sia, ancora, rispetto a tutte le operazioni che il veicolo è destinato a compiere e per il quale può circolare sulle strade. Ne consegue che per l'operatività della garanzia per R.C.A. è necessario che il veicolo, nel suo trovarsi sulla strada di uso pubblico o sull'area ad essa parificata, mantenga le caratteristiche che lo rendano tale in termini concettuali e, quindi, in relazione alle sue funzionalità non solo sotto il profilo logico ma anche delle eventuali previsioni normative, risultando invece indifferente l'uso che in concreto se ne faccia, sempreché esso rientri nelle caratteristiche del veicolo medesimo. (Principio applicato con riferimento al sinistro mortale conseguente allo sganciamento della rampa posteriore del carrello a rimorchio di un autocarro, parcheggiato nella pubblica via nei pressi di un'officina meccanica, affinché si provvedesse alla riparazione dell'asse di detta rampa). (**Cass. Civ., sez. III, 19 febbraio 2016, n. 3257**) [Riv-1606P531] (Art. 193 cs)

Applicazione delle sanzioni – Sanzione amministrativa accessoria della confisca del veicolo – Usato per commettere un reato – Confisca amministrativa accessoria ex art. 213, comma 2 sexies, c.s., "ratione temporis" vigente – Accertamento del giudice penale – Necessità – Fondamento.

La sanzione amministrativa accessoria della confisca del veicolo "adoperato per commettere un reato" può essere comminata, ai sensi dell'art. 213, comma 2 sexies, cod. strada (nel testo applicabile "ratione temporis"), solo in caso di accertamento del reato da parte del giudice penale, attesa l'inapplicabilità dell'art. 224 cod. strada, che, con riguardo alle sanzioni della sospensione e della revoca della patente, attribuisce al Prefetto, in caso di estinzione del reato per cause diverse dalla morte, il potere di accertare la sussistenza dei relativi presupposti e di irrogare le conseguenti misure, trattandosi di disposizione speciale non suscettibile di applicazione analogica per il principio di tassatività delle sanzioni amministrative, né potendo operare l'art. 224 ter cod. strada, introdotto solo successivamente con la legge n. 120 del 2010, e privo di efficacia retroattiva. (**Cass. Civ., sez. II, 26 gennaio 2016, n. 1419**) [Riv-1606P531] (Artt. 213, 224, 224-ter cs)

Quali taxi possono circolare sulle corsie preferenziali?



I taxi fuori servizio o privi della targa luminosa sul tetto possono circolare sulle corsie preferenziali?

email-San Giorgio Ionico (Ta)

(ASAPS) L'art. 7, comma 1, lett. i) del Codice della

strada dispone che "Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco: i) riservare strade alla circolazione DEI VEICOLI ADIBITI A SERVIZI PUBBLICI DI TRASPORTO, al fine di favorire la mobilità urbana".

In riferimento a quanto esposto nel quesito, si ritiene che il TAXI rientrando nella categoria dei veicoli adibiti al servizio pubblico di trasporto possa sempre e comunque percorrere le corsie preferenziali a prescindere che sia o meno attivata l'attività di trasporto a chiamata. (ASAPS)

Possibilità di circolare con auto con revisione scaduta se in possesso di prenotazione, quale documento formale attesta la prenotazione della revisione?



Da maggio 2018 anche le normali autovetture possono circolare oltre la scadenza del termine della revisione se in possesso di prenotazione fatta precedentemente a tale data. Sono a chiedere quale atto /documento

formale attesta la prenotazione anche presso officine private. Non penso che possa bastare una semplice dichiarazione timbrata dell'officina, infatti alcuni "furbi" potrebbero subire un verbale ex art. 80 differito e attestare poi con atto retrodatato la prenotazione. In sostanza per la prenotazione esiste una pratica e modulistica specifica? Grazie

email-Toscolano-Maderno (Bs)

(ASAPS) In riferimento a quanto esposto nel quesito, si ritiene opportuno attendere le indicazioni che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti fornirà in attesa dell'entrata in vigore (20 maggio 2018) delle disposizioni/prescrizioni contenute nella Direttiva 2014/45/UE, recepita dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 19 maggio 2017, prot. n. 214, per quanto riguarda le nuove procedure

di revisione dei veicoli e dei relativi controlli stradali. (ASAPS)

Auto parcheggiata su pubblica via e trovata danneggiata, è un reato penale?



E' un reato penale, trovare danneggiata (rottura paraurti) la propria auto parcheggiata sulla pubblica via? Grazie

email-Montefredane (Av)

(ASAPS) In riferimento a quanto esposto nel quesito, si ritiene che la tipologia di danneggiamento rappresentata sia riconducibile ad un incidente stradale che potrà essere denunciato come danneggiamento da sinistro stradale in un qualsiasi ufficio di Polizia (non si ravvisa l'ipotesi di reato di cui all'art. 635 C.P. in quanto il danneggiamento non è di tipo doloso). (ASAPS)

Una persona con gamba sinistra ingessata può condurre un'autovettura con cambio automatico?



Buongiorno, persona ingessata alla gamba sinistra può condurre autovettura con cambio automatico per cui non ne è richiesto l'utilizzo senza incorrere in infrazione? Cordiali saluti.

email-Ovada (Al)

(ASAPS) Occorre fare riferimento all'art. 115 C.d.S., laddove si prevede che il conducente deve essere nelle condizioni psicofisiche idonee per la guida.

Nel caso specifico occorre valutare il tipo/entità di ingessatura: - se il gesso, per esempio, impedisce solamente il corretto utilizzo della pedaliera (che col cambio automatico per la gamba sx non c'è), non si ravvisano motivi ostativi - se invece il tipo di ingessatura, magari perché più estesa, di fatto provocava una limitazione/diminuzione di movimento nell'abitacolo, per esempio per difficoltà a girarsi col busto, allora in questo caso si ritiene non possibile condurre il veicolo in tali condizioni (ASAPS)

In un'area di servizio autostradale vigono le norme del Codice della Strada?



Gentilissima redazione, desidero sapere se in un'area di servizio, utilizzata per rifornimento auto e sosta in autogrill in ambito autostradale, vigono le norme del Codice della Strada oppure come alcuni asseriscono essendo area privata

non sono applicabile le norme del C.d.S.? Capita frequentemente che alcuni automezzi si fermino per fare rifornimento e poi tornano indietro per fermarsi al Bar. Sono sanzionabili oppure in mancanza di segnaletica bisogna lasciar stare? Grazie per la gentile risposta.

email-Ariano Irpino (Av)

(ASAPS) Non ricorre la violazione ex art. 176 C.d.S. per le manovre di retromarcia necessarie per manovrare nelle aree di servizio nelle quali comunque si applica il codice della strada.

Qualora la circolazione, all'interno dell'area di servizio sia regolamentata con segnaletica orizzontale la violazione costituisce violazione all'art. 146 C.d.S. (ASAPS)

Quando i ciclisti devono scendere dalla bicicletta per attraversare la strada sulle strisce pedonali?



Spet.le ASAPS, vorrei formularvi un quesito per il quale, sempre più spesso, molti ciclisti mi chiedono delucidazioni: "In molti hanno la convinzione che nel momento in cui si trovano ad attraversare la sede stradale utilizzando

un attraversamento pedonale, debbano scendere dalla bici e spingere la stessa a mano".

Al riguardo ho letto l'art. 41, 15° comma C.d.S., ma in tal caso si parla che solo in assenza di lanterne luminose, il ciclista debba assumere il comportamento dei pedoni. Quindi solo in caso di attraversamenti pedonali lontani dalle intersezioni semaforiche o in qualsiasi attraversamento pedonale privo di lanterne? E dove invece ci sono le lanterne?

Da quel che ho potuto appurare, non mi pare che la

normativa sia molto chiara, né che specifichi in maniera univoca quale comportamento assumere. Vi sarei grato per la risposta che vorrete fornire. Grazie.

email-Fossombrone (Pu)

(ASAPS) Chiariamo subito una cosa: gli attraversamenti pedonali non vietano su di essi la circolazione con velocipedi. Attenzione però:

- Se il ciclista intende godere del diritto di precedenza rispetto agli altri veicoli che percorrono la carreggiata, se vuole attraversare sulle strisce pedonali, deve scendere assumendo in tal caso gli stessi diritti del pedone;
- Se invece intende attraversare senza scendere dal velocipede, nessuno glielo vieta, ma nell'esecuzione di tale manovra non ha diritto di precedenza. In pratica è come se attraversasse dove non esistono le strisce pedonali, con il conseguente obbligo, pertanto, di concedere, prima di attraversare la precedenza

Cosa diversa, invece, se attraversa sull'attraversamento ciclabile: in questo caso gode di diritto di precedenza (ASAPS)

E' consentito trasportare nei quod omologati per due un minore davanti al conducente?



Trasporto minori su quod è consentito trasportare passeggero, minorenne, in posizione avanti al conducente, su quod omologato al trasporto per n. 2 persone? Il minore nel quod non ha la disponibilità di maniglie di sicurezza né

di staffe per appoggio piedi. Stante quanto prescritto dall'art 169 C.d.S., se il trasporto, utilizzando il casco, non impedisce visuale, movimenti del conducente, pare essere possibile. E' quindi consentito trasportare davanti un minore al conducente nei quod omologati per due? Grazie

email-Roncade (Tv)

(ASAPS) I passeggeri dei veicoli devono prendere posto dove previsto dai documenti di circolazione del veicolo oppure dalla scheda tecnica di omologazione o dal libretto uso e manutenzione.

Se pertanto per quod chi pone il quesito intende il quadriciclo con posto passeggero dietro al conducente, è lì che deve prendere posto il trasportato.

Se in ragione dell'età, oppure di minorazioni fisiche, non è in grado di prendere posto con sicurezza, allora non può salire. (ASAPS)

Ovada
Arrestati i borseggiatori della "gomma bucata"
Le pattuglie della Sottosezione di Ovada sono riuscite ad intervenire tempestivamente arrestando in flagranza tre cittadini extracomunitari, fermati sull'A26, dopo aver commesso un furto con destrezza presso l'area di servizio "Turchino est" a danno di una coppia di turisti giapponesi



OVADA - Con il prevedibile aumento dei volumi di traffico previsti in occasione delle festività del 25 aprile e 1 maggio, la Polizia Stradale di Alessandria ha intensificato i servizi di prevenzione e vigilanza lungo tutte le arterie autostradali ed extraurbane al fine di fronteggiare le

emergenze di viabilità ma anche per assicurare a tutti gli utenti in viaggio soste sicure presso le aree di servizio e di parcheggio.

Ed è proprio nella giornata del 25 aprile che le pattuglie della Sottosezione di Ovada sono riuscite ad intervenire tempestivamente arrestando in flagranza tre cittadini extracomunitari, fermati sull'A26, dopo aver commesso un furto con destrezza presso l'area di servizio "Turchino est" a danno di una coppia di turisti giapponesi.

Intorno alle ore 15, i malcapitati turisti, durante una sosta di ristoro sono stati aggirati dai tre malfattori che prima hanno forato uno pneumatico della loro Ford per poterli così pretestuosamente avvicinare con la scusa di aiutarli, ma che di fatto poi hanno messo in azione un complice che si è impossessato lestamente dei loro bagagli.

I derubati sono riusciti però a capire che qualcosa non quadrava, verificando che i loro bagagli erano stati sottratti: hanno quindi segnalato quanto accaduto alla Polizia, identificando i tre ladri a bordo di una Saab grigia. Appena ricevuta la notizia dell'avvenuto furto, le pattuglie in servizio sulla tratta autostradale si sono posizionate in modo da intercettare il veicolo, che in effetti poco dopo transitava all'altezza dell'area di servizio Stura in direzione Alessandria.

Anche i malfattori però hanno da subito notato la presenza delle pattuglie della Stradale e hanno quindi cercato di seminarle a tutta velocità. Una volta comunque raggiunti e affiancati, hanno tentato di speronare le auto di servizio per garantirsi la fuga.

Solo l'estrema perizia degli agenti alla guida ha permesso di contrastare le azioni violente dei fuggitivi e bloccare la Saab all'altezza di Ovada, senza che nessuno si ferisse o che altri veicoli venissero coinvolti nelle spericolate manovre ad alta velocità rese necessarie per porre fine alla fuga dei tre ladri.

A bordo del veicolo sono stati identificati tre soggetti, due dei quali già noti alla Stradale in quanto più volte arrestati per furti con destrezza in danno di utenti di tutte le autostrade del nord-Italia.

Nella vettura sono stati ritrovati anche gli effetti personali e i bagagli sottratti ai turisti giapponesi avendo così conferma dei fatti. Sono stati quindi arrestati per furto e resistenza a pubblico ufficiale: TSIGNADZE Zurab nato in Georgia, 37 anni senza fissa dimora in Italia, MOKHTARI Said, nato in Algeria nel 1964, senza fissa dimora in Italia e ANGUEL Salaheddine nato in Algeria, 47enne anch'egli senza fissa dimora.

Il 30 aprile c'è stata la convalida dell'arresto con la quale è stata disposta la custodia cautelare in carcere per i primi due, mentre ANGUEL, essendo incensurato, ha patteggiato la pena con il beneficio della condizionale.

I turisti giapponesi hanno ottenuto nel giro di breve la restituzione dei propri effetti personali potendo così proseguire le proprie vacanze.

da alessandrianews.it **Busto Arsizio**

Prestanome scoperta con Giano2: è irreperibile e intestataria di 118 veicoli

Grazie al sistema informatico è stata individuata una Daewoo senza revisione e assicurazione parcheggiata in via Sogare e da lì la Polizia municipale è risalita alla donna straniera formalmente residente a Bologna



Sono bastati pochi secondi al sistema informatico Giano2 per scoprire una Daewoo senza revisione e assicurazione parcheggiata in via Sogare e, da lì, risalire alla proprietaria, una presunta prestanome, titolare di ben 118 veicoli operativi e circolanti in

Italia. La donna, una 43enne originaria dall'est Europa, formalmente residente a Bologna, risulta irreperibile.

Secondo la Polizia municipale si tratta di un modo illegale per garantire ai conducenti dei mezzi di non essere identificati e quindi di non dover rispondere di alcun verbale e violazione al Codice della Strada, non essendo possibile per le Forze dell'ordine notificare gli atti.

Di solito, i veicoli che rispondono a un prestanome sono utilizzati per commettere reati o violazioni, oppure per non pagare, come in questo caso, l'assicurazione o le tasse automobilistiche.

L'auto Daewoo, probabilmente da poco in circolazione a Verona perché non ancora coinvolta in nessun verbale, è stata sequestrata dagli agenti. A carico della titolare una sanzione di 841 euro per i mancati adempimenti e ulteriori sanzioni per intestazione fittizia di veicoli.

Sono in corso ulteriori accertamenti da parte del Reparto Territoriale di via del Pontiere, che proseguirà anche con i controlli sulle strade veronesi, potenziati dall'utilizzo di Giano2. Il sistema informatico consente, attraverso l'incrocio di più database, anche esterni alla rete comunale, di rintracciare

i dati del veicolo, del proprietario, della patente compresa la visualizzazione della foto, le informazioni da banche dati estere, la presenza o meno di provvedimenti di fermo, sequestro, radiazione dal Pubblico Registro Automobilistico, di veicoli rubati, le sanzioni, i permessi di sosta e disabili, i veicoli inseriti nelle black list, i dati anagrafici.

da veronasera.it

Arezzo
Nasconde 36 kg hashish doppiofondo auto
Trafficante scoperto e arrestato da Polstrada Arezzo in A/1



(ANSA) - MONTE SAN SAVINO (AREZZO) - Nasconde 36 chili di droga nel doppiofondo dell'auto, corriere arrestato sull'A/1 dalla Polstrada di Arezzo. L'uomo, 47enne originario di Milano residente a Frosinone, è stato fermato mentre, a bordo di una

Mazda stava trasportando droga per piazzarla con molta probabilità nel Lazio. E' accaduto ieri sera sull'A/1, vicino Monte San Savino (Arezzo) dove il corriere, un 47enne nato a Milano, ha rallentato bruscamente dopo aver visto davanti a sé un equipaggio della polizia. La manovra non è sfuggita alla pattuglia che ha chiesto ausilio alla centrale così da chiudere ogni via di fuga alla Mazda. Gli agenti, una volta fermata l'auto, hanno scoperto che il bagagliaio era stato bloccato e che dietro i sedili posteriori era stato creato un doppiofondo con 11 imballi sigillati contenenti oltre 36 chili di hashish. La Polstrada ha arrestato il corriere per traffico di stupefacenti, sequestrando l'auto. La droga, se venduta, avrebbe fruttato circa 150.000 euro.

da ansa.it

A tutta velocità sulla statale 16, bloccato dalla polizia: in auto un arsenale, arrestato 69enne
L'uomo è stato fermato dagli agenti in un'area di servizio, dopo aver percorso un tratto di strada ad alta velocità e zigzagando tra i veicoli: nell'abitacolo una busta con dieci pistole e munizioni



A bordo della sua auto, viaggiava ad alta velocità sulla statale 16, in direzione sud, zigzagando tra i veicoli. Manovre che non sono sfuggite ai poliziotti, che hanno poi bloccato l'uomo

in un'area di servizio, sottoponendolo a controllo.

In auto l'arsenale di pistole e cartucce. Così, all'interno dell'abitacolo, gli equipaggi delle Volanti e della Squadra Mobile hanno ritrovato una busta contenente dieci pistole semiautomatiche, calibro 9 corto, prive di matricola e complete di caricatore, 500 cartucce dello stesso calibro e due silenziatori. E' stata inoltre sequestrata una banconota da 20 euro falsificata.

In manette un 69enne. Per l'uomo, il 69enne Luigi Fusato, con precedenti di polizia, è scattato l'arresto in flagranza per detenzione e porto illegale di armi da sparo clandestine, parti di armi (silenziatori), munizionamento per armi comuni da sparo. Il 69enne è stato inoltre indagato in stato di libertà, per ricettazione e possesso di una banconota da 20 euro falsificata. Sulle armi, lubrificate e perfettamente funzionanti, saranno eseguiti esami tecnico scientifici per accertare se sono state utilizzate in episodi armati avvenuti nei mesi scorsi. Dopo le formalità di rito, l'arrestato è stato condotto in carcere.

da baritoday.it

Arrestata dalla Polizia Stradale di Pratola Peligna banda specializzata in furti di veicoli



PRATOLA - Nell'ambito di una complessa attività investigativa, volta al contrasto del fenomeno dei furti sui veicoli in sosta presso le aree di servizio autostradali presenti sulla A/25, personale della Sottosezione Polizia Stradale di Pratola

Peligna, in esecuzione dell'ordinanza di custodia cautelare in carcere emessa dal G.I.P. del Tribunale di Chieti, Dott. Isabella Maria ALLIERI, su richiesta del P.M., Dott. Giuseppe FALASCA, ha tratto in arresto due uomini, un 35enne e un 33enne entrambi di origine partenopea, pluripregiudicati con precedenti penali specifici per furti nelle aree di servizio.

L'indagine ha avuto origine a seguito di una denuncia presentata, a fine luglio 2017, da due turisti Irlandesi ai quali, mentre effettuavano una sosta presso l'Area di Servizio "Brecciarola Sud" sita nel territorio di Chieti, venivano sottratti dalla loro autovettura tutti i bagagli contenenti anche della strumentazione elettronica, per un valore complessivo di circa € 4.000,00.- Dall'esame delle immagini delle videocamere di sorveglianza dell'Area di servizio, si riusciva sin da subito a identificare l'autovettura utilizzata dai malviventi e le modalità messe in atto dagli stessi per la consumazione del reato.

In particolare i soggetti arrestati, unitamente ad altri due uomini, dopo aver individuato l'autovettura utilizzando un disturbatore di segnali radio (c.d. jammer), inviavano

il segnale di disattivazione della chiusura delle porte, disattivando di fatto l'impulso azionato dal proprietario per chiudere l'autovettura.

Quindi, mentre due di loro, con le funzioni di "palo" seguivano i malcapitati all'interno dell'esercizio commerciale, i due malviventi si introducevano indisturbati nell'autovettura, prelevando bagagli e oggetti vari custoditi all'interno. Le informazioni raccolte, le comparazioni fotografiche dei soggetti, l'individuazione delle utenze telefoniche in uso al gruppo criminale e il successivo esame del traffico telefonico, permettevano di individuare due dei responsabili dell'azione criminosa.

Di seguito alla cattura degli stessi venivano identificati e deferiti all'Autorità Giudiziaria per i medesimi reati anche gli altri due componenti.

Grazie ad una mirata attività di prevenzione svolta dalla Polizia Stradale sulla rete della autostrade, nello stesso periodo è stato possibile assicurare alla giustizia altri due sodalizi criminali composti da cinque persone, perpetravano reati ai danni di automobilisti in transito.

Trafficante di droga fermato in A1 con 4 chili di marijuana: arrestato

Operazione della polizia stradale di Firenze. La settimana scorsa un altro trafficante era stato scoperto con 13 chili di sostanze stupefacenti



Firenze, 22 marzo 2018 - La polizia stradale di Firenze ha arrestato un uomo che, a bordo di una Ford Fiesta, stava trasportando droga: più di quattro chili di marijuana. È accaduto nel pomeriggio di

mercoledì 21 marzo sull'A1, vicino allo svincolo di Calenzano, dove l'auto è stata fermata da una pattuglia. Un episodio analogo era già accaduto venerdì scorso, 16 marzo, quando un equipaggio della Polstrada aveva arrestato un trafficante con più di tredici chili di hashish. "Pure l'operazione di mercoledì 21 marzo non è stata casuale - si legge in una nota della Polstrada - poiché i poliziotti erano lì apposta, sapendo che l'A1 viene utilizzata dai malviventi per i loro loschi traffici".

Appena hanno visto l'auto piena di borse, troppe per una sola persona, i poliziotti si sono insospettiti, anche perché il loro computer di bordo segnalava che quel mezzo era senza la revisione. "Il fiuto degli agenti ha fatto centro - prosegue la nota - poiché il conducente, di Reggio Calabria, pur se giovane era una vecchia conoscenza delle forze dell'ordine, tant'è che anni fa gli era stata sospesa la patente per quattro mesi. Gli investigatori hanno perquisito lui e l'auto, scovandovi dentro anche un borsone con all'interno più di quattro chili

di marijuana, custodita in sette sacchetti di cellophane. Vistosi scoperto, l'uomo ha confessato che quel carico era da piazzare nel bergamasco e, a quel punto, la Polstrada lo ha arrestato per traffico di stupefacenti, sequestrandogli l'auto e la droga che, se immessa sul mercato nero, avrebbe potuto fruttare quasi dodicimila euro".

da lanazione.it

Polizia Stradale di Viareggio Rubano due bici alla Gran fondo: inseguiti e arrestati



Ladri di biciclette arrestati dalla polizia stradale di Viareggio. Ieri all'ora di pranzo gli agenti hanno fatto scattare le manette ai polsi di due ladri, di 52 e 57 anni, specializzati in furti di bici da corsa.

I malviventi, residenti a Piacenza, secondo l'accusa, erano degli habitués: si confondevano tra gli appassionati in occasione di gare ciclistiche e poi agivano nei parcheggi riservati ai corridori. Come accaduto durante la gran fondo della Versilia: stando agli agenti, infatti, i due erano riusciti a rubare due velocipedi con telaio in carbonio, dal valore di circa 8.000 euro l'uno, caricandoli su una Panda e imboccando l'A12, con direzione nord. I poliziotti, ricevute l'allarme, hanno intercettato l'auto all'altezza di Massa, bloccandola dopo aver schivato uno speronamento.

Ladri di biciclette arrestati dalla polizia stradale di Viareggio. Ieri all'ora di pranzo gli agenti hanno fatto scattare le manette ai polsi di due ladri, di 52 e 57 anni, specializzati in furti di bici da corsa. I malviventi, residenti a Piacenza, secondo l'accusa, erano degli habitués: si confondevano tra gli appassionati in occasione di gare ciclistiche e poi agivano nei parcheggi riservati ai corridori. Come accaduto durante la gran fondo della Versilia: stando agli agenti, infatti, i due erano riusciti a rubare due velocipedi con telaio in carbonio, dal valore di circa 8.000 euro l'uno, caricandoli su una Panda e imboccando l'A12, con direzione nord. I poliziotti, ricevute l'allarme, hanno intercettato l'auto all'altezza di Massa, bloccandola dopo aver schivato uno speronamento.

da luccaindiretta.it



ed ancora...



Calamita sul cronotachigrafo, camionisti costretti a guidare anche diciotto ore di fila

Camionisti costretti a mettere un magnete sul cronotachigrafo per falsare i chilometri percorsi e le ore passate alla guida per riuscire a viaggiare anche diciotto ore di fila, pena il licenziamento, il non pagamento dello straordinario o di alcune mensilità. Le indagini sono state condotte dalla Polstrada coordinata dal sostituto procuratore Roberto Fontana. Tre indagati



La Finanza scopre per caso distributore di gasolio abusivo in un'azienda di autotrasporto marchigiana



Padova
Trasportava cuccioli con documenti e microchip falsi, denunciato
I cagnolini sequestrati sono stati portati al Rifugio Cipa a Fenil del Turco (Rovigo) e sono adottabili



Pistoia
In auto 50mila euro falsi e in casa oltre un chilo di droga: 3 arresti
Il gruppo è stato fermato dalla Polstrada sull'autostrada A1 nei pressi di Calenzano. I tre risiedono a Calenzano



Camionista arrestato con due quintali di marijuana
Il 5 maggio 2018, i Carabinieri di Settimo Milanese hanno colto sul fatto un italiano e un albanese mentre trasferivano sacchi pieni dello stupefacente da un autoarticolato proveniente dalla Spagna in un furgone.



Sorpresa, dal cofano della Panda spuntano 13 chili di hashish
Arrestato a Scandicci dalla Stradale, il carico avrebbe fruttato almeno 60mila euro

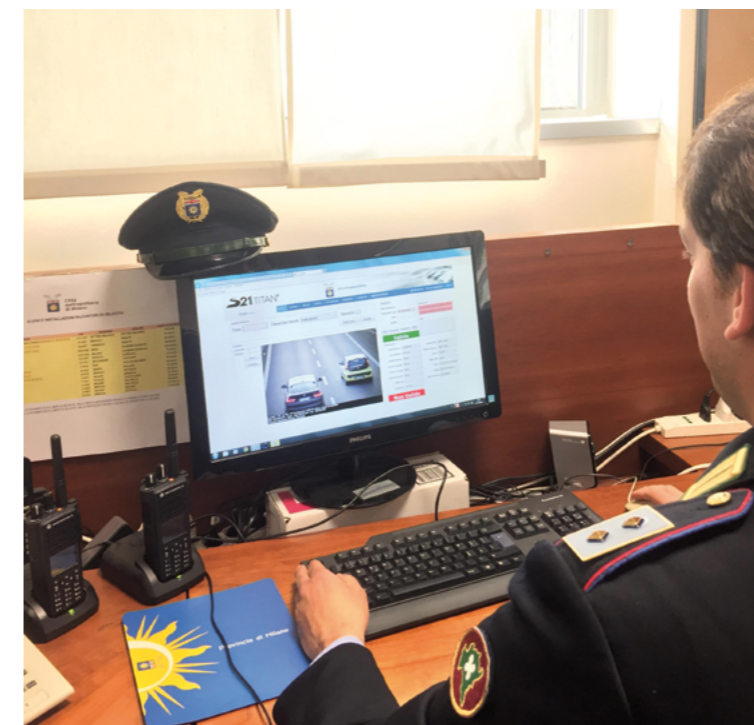


Sicurezza ed affidabilità per le Pubbliche Amministrazioni

Safety21 rappresenta oggi un Gruppo di aziende in grado di rispondere, attraverso **soluzioni tecnologiche avanzate, ai più alti standard di servizio**, consentendo alle Pubbliche Amministrazioni di promuovere sul territorio una politica di prevenzione, controllo e **miglioramento della Sicurezza Stradale**. Per poter migliorare la sicurezza stradale ed al contempo fornire efficacia ed efficienza ai propri clienti, Safety21 ha approcciato il mercato con una mentalità industriale fornendo ad esso soluzioni smart con un elevato ritorno sull'investimento. Questo approccio si è tradotto in un forte impegno in ricerca e sviluppo per la realizzazione delle proprie soluzioni, investimento che prosegue in maniera continuativa, sia per quanto concerne le soluzioni software di cui detiene la proprietà intellettuale, sia utilizzando apparati omologati che dispongono di funzionalità tra le più avanzate presenti sul mercato non solo italiano ma mondiale.

SICUREZZA STRADALE

Siamo da sempre impegnati nel supporto agli Enti e nel fornire sicurezza agli utenti della strada. Tutte le nostre soluzioni tecnologiche e le iniziative di promozione della sicurezza stradale di Safety21 sono ideate e realizzate per garantire precisione e rigore nel processo sanzionatorio. Infatti tutti gli apparati hardware di rilevamento installati a bordo strada sono realizzati con le più moderne tecnologie e più elevati standard di sicurezza presenti sul mercato. Anche le piattaforme software, **TITAN® e Pedone Sicuro 2.0**, sono realizzate integrando nel proprio codice principi consolidati legati alla sicurezza e valutazioni di impatto della privacy. Le nostre soluzioni software, unitamente alle infrastrutture che le ospitano sono attestata in datacenter tra i più sicuri del mondo e valutate periodicamente da terze parti indipendenti alla ricerca di eventuali vulnerabilità. Gestiamo la sicurezza non solo in fase di progettazione del servizio ma anche e soprattutto in maniera continuativa: **verifichiamo costantemente gli standard di sicurezza** sia degli apparati di campo, sia aggiornando costantemente i nostri servizi senza impattare l'operatività degli Enti.



EFFICIENZA

Tutte le nostre soluzioni coniugano i migliori dispositivi hardware reperibili sul mercato internazionale e una profonda competenza sia per quanto concerne lo sviluppo e l'integrazione, sia in termini di conformità a norme e regolamenti. Le qualità sopra elencate sono riconosciute da organismi super-partes che hanno rilasciato nel corso degli anni le più stringenti certificazioni internazionali.

VANTAGGI

La soluzione TITAN® viene proposta da Safety21 ai propri clienti con un modello di erogazione cosiddetto Software as a Service (SaaS) in modalità **Pay-per-Use** che consente di abbattere costi e tempi di implementazione. Infatti TITAN®, essendo una soluzione interamente basata su risorse di Cloud Computing non richiede per l'Ente l'acquisto di alcuna infrastruttura proprietaria, con vantaggio per il cliente stesso che non deve impegnare risorse economiche per componenti tecnologici a rapida obsolescenza. TITAN® è interamente sviluppato con tecnologie per il web, non necessita di installazione di specifici programmi o di particolari configurazioni, permettendo un avvio del servizio in pochi minuti ed un costante e continuo aggiornamento del software senza interruzioni di servizio. Safety21 gestisce poi l'intero servizio in modalità cosiddetta full-outsourcing, facendosi carico di tutti i componenti del servizio (computer, dispositivi di campo, soluzione software, etc.) e del relativo costo di esercizio, sia ordinario che straordinario. Il tempo e l'impegno risparmiato dal personale dell'Ente si traducono quindi in efficacia, efficienza ed economicità delle nostre soluzioni.

TRACCIABILITA'

Al fine di garantire la massima tracciabilità dei dati e del loro utilizzo, Safety21 ha intrapreso un duplice percorso: da un lato sviluppiamo le nostre soluzioni tenendo sempre **al primo posto la riservatezza del dato** e dall'altro adottiamo le **infrastrutture più sicure e conformi alle norme internazionali e nazionali**. Per questo abbiamo deciso di ospitare le nostre soluzioni in uno dei principali Internet Datacenter mondiali gestito da Microsoft sulla piattaforma Azure. Grazie a questa scelta, **il cliente ha la proprietà e il controllo dei dati**, mentre noi ed il cloud provider siamo impegnati a definire procedure trasparenti per la privacy ed offrire ai clienti opzioni per la gestione responsabile dei dati archiviati secondo le norme e le leggi vigenti. Questo impegno verso la privacy è testimoniato dall'adozione del primo codice delle procedure per la privacy nel cloud a livello mondiale, certificato **ISO/IEC 27018**.



IN SINTESI

Le soluzioni di Safety21 generano un processo integrato, ovvero la gestione dell'intero ciclo sanzionatorio delle violazioni al Codice della Strada con estrema **semplificazione dell'operatività** e con **tracking di tutte le operazioni effettuate**, riservate solo al personale di Polizia, **garantendo dunque un processo certificato**. L'approccio web-based di TITAN® elimina la complessità delle installazioni riducendo i costi associati e migliorando il ritorno sull'investimento grazie ad una piattaforma sempre aggiornata. ■

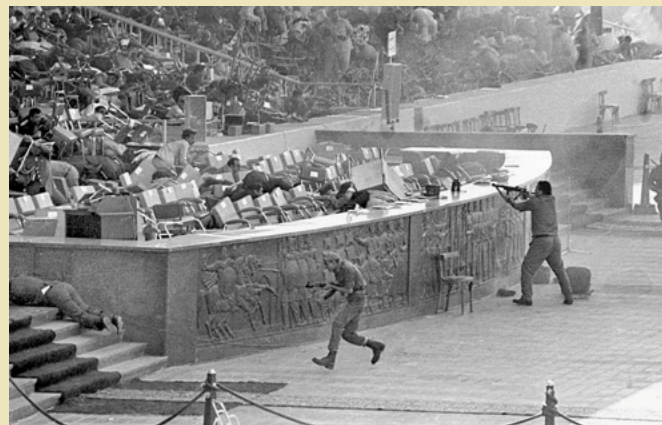
LE ANIME DANNATE E LA RICERCA DEL PARADISO (FISCALE) (Finanziatori del terrorismo & c.)

La IV direttiva antiriciclaggio (UE n° 849/2015) è stata recepita nel nostro paese attraverso il D.Lgs. 25 mag. 2017 nr.90, recante norme per la prevenzione dell'uso del sistema finanziario a scopo di riciclaggio dei proventi di attività criminose e di finanziamento del terrorismo. Tale Decreto ha sostituito il testo del previgente D.lgs. 21 nov. 2007, n. 231, che resta comunque il riferimento normativo, di seguito indicato LA.

Il **terrorismo** deve essere considerato invece un'attività umana di non facile ed univoco inquadramento, all'interno dei diversi ordinamenti statali o sovranazionali. La valutazione degli accadimenti violenti, spesso estremi, che devono essere ritenuti a fattor comune tra le diverse sue tipologie, è infatti suscettibile di vario risultato da parte di chi è chiamato, di volta in volta, a determinare le varie fattispecie di reato. Addirittura soggetti, politici sociali o religiosi diversi, potrebbero giungere in un determinato momento storico, a ritenerli atti fondanti di un ordinamento o esecutivi di un precetto religioso. Questa situazione deve essere presa in debita considerazione, non in funzione di un sempre deprecabile relativismo etico, ma dei limiti che potrebbe incontrare la stessa collaborazione di polizia o giudiziaria, nei vari ambiti territoriali, inevitabilmente destinate ad esserne condizionate. A fattor comune gli atti terroristici, lo suggerisce lo stesso significato lessicale, mirano a provocare panico, rafforzato dalla sfiducia nella capacità delle istituzioni di contrastare il fenomeno; da un punto di vista strettamente bellico, qualificandosi talvolta come modalità operative asimmetriche, vogliono essere la risposta militare di apparati meno organizzati e dotati di armi non tecnologicamente evolute, rispetto ad una guerra condotta da eserciti convenzionali, meglio equipaggiati ed addestrati.

Ogni organizzazione terroristica ha necessità di risorse finanziarie per il suo funzionamento, ma può risultare di qualche utilità investigativa anche ai fini che ci occupano, distinguerle sotto il profilo teleologico:

- Terrorismo con finalità politiche (ideologico), generalmente connotato da selettività nella scelta dei suoi obiettivi e volto a sovvertire un determinato ordinamento, non di rado vede l'agevolazione da parte di soggetti esterni, anche appartenenti a compagini governative, che si avvalgono dell'attività dei propri servizi segreti i quali utilizzano peculiari forme di finanziamento; l'eventuale successo nel raggiungimento degli obiettivi renderebbe lecita, ex post, anche la loro condotta criminosa divenendo tali terroristi i padri fondatori di un nuovo ordine sociale; ciononostante potrebbero sviluppare un particolare legame, squisitamente personale, potrebbe dirsi affettivo, con la relative risorse finanziarie, soprattutto quando detenute all'estero, tale da non renderle giustificabili come disponibilità tranquillamente ostensibili.



Il 6 ottobre del 1981 il presidente egiziano al-Sādāt perì a seguito di un attentato al Cairo, durante una parata militare per l'anniversario della guerra del Kippur. Aprì il fuoco su di lui, con un'arma automatica, un appartenente ad un'organizzazione terroristica fondamentalista, poi gridando: "Ho ucciso Faraone!". La motivazione deve ritenersi di natura politica, in quanto lo riteneva responsabile per la pace stipulata con Israele. Lo stesso presidente aveva infatti nel tempo molto favorito i "Fratelli Mussulmani" cui lo stesso attentatore aderiva, anche se nel tempo il sostegno si era affievolito. L'omicida venne comunque catturato e successivamente giustiziato insieme ai complici.

-**Terrorismo identitario**, nazionalista o etnico, premessa per rivendicazioni territoriali o di autonomia, tendenzialmente volto a colpire simboli (anche monumenti), condizionare scelte economiche o di stanziamento di comunità; alle spalle dei soggetti operanti si può intravedere talvolta l'istigazione o il favore da parte di un'entità statale confinante o di una comunità che potrebbe non collaborare negli accertamenti; non di rado i capi dei movimenti provvedono a preconstituire, per se stessi, un "paracadute" di risorse finanziarie all'estero che giovi a salvaguardare il tenore di vita di chi "molto ha dato alla causa" nell'ipotesi in cui possa mancare la fortuna, fermo restandone il valore del contributo personale, rendendosi necessario un precipitoso abbandono delle posizioni.



Feuernacht (notte dei fuochi) designa, in lingua tedesca, la notte tra l'11 e il 12 giugno 1961, in cui i terroristi del Befreiungsausschuss Südtirol, compirono forse 350 attentati dinamitardi in Alto Adige, volti soprattutto ad interrompere la fornitura di energia elettrica. La data non era stata scelta a caso, ricorreva infatti la vittoria di Andreas Hofer contro le truppe napoleoniche e tradizionalmente venivano accesi gli Herz-Jesu-Feuer (Fuochi del Sacro Cuore), sulle cime delle montagne e sugli alpeggi. Per la prima volta nella stessa notte nel 1796 la Dieta, riunita a Bolzano, aveva affidato alle preghiere al Cuore di Gesù la difesa dall'attacco delle truppe francesi. Tale voto era poi stato rinnovato nel 1809 dal comandante degli Schützen ed anche quella notte erano stati accesi i fuochi sulle cime da Innsbruck fino a Bolzano, felice auspicio di vittorie. Durante il fascismo i fuochi erano stati proibiti, riprendendosi tale tradizione nel secondo dopoguerra, da parte della popolazione Sudtirolese residente nell'alta valle dell'Adige. Dal 1961 la situazione in Alto Adige si fece incandescente e si contarono diverse vittime tra le forze dell'ordine, ma quella prima notte morì solo un incauto attentatore, a causa dell'esplosione involontaria di una carica.

Terrorismo mafioso, volto a condizionare scelte normative o di politica repressiva/carceraria dello Stato (bomba agli Uffizi), come nella ipotizzata trattativa Stato mafia; ha fonti di finanziamento che non differiscono da quelle dell'associazione mafiosa nel cui interesse le azioni criminali vengono poste in essere, potendo concretamente sovrapporsi il modello investigativo del profilo finanziario con quello utilizzato per i reati di riciclaggio. La notte tra il 26 e il 27 maggio 1993 l'esplosione di una Fiat Fiorino, parcheggiata nella centralissima via dei Georgofili a Firenze, presso la galleria degli Uffizi, ed imbottita con 270 Kg di tritolo di provenienza bellica, ripescato dai fondali della Sicilia, provocò l'uccisione di cinque persone tra cui una bambina di nove anni ed una di cinquanta giorni, ferendo inoltre quaranta altri innocenti soprattutto trafitti da schegge di vetro. Tra le vittime si annovera un Ispettore della Polizia Locale. L'episodio deve ritenersi parte di un unico disegno criminoso, che comportò altri attentati con numerose vittime, tra cui i più noti sono i magistrati Giovanni Falcone e Paolo Borsellino.



1) Il transatlantico Normandie capovolto nel porto di New York. 2) Foto segnaletica di Lucky Luciano, all'anagrafe Charles Luciano, (nato Salvatore Lucania - Lercara Friddi 1897 - Napoli 1962). 3) Il bandito Salvatore Giuliano con Vito Genovese, il luogotenente di Lucky Luciano veste l'uniforme dell'U.S. Army.

La trattativa stato (United States of America) **mafia ci fu**. Avvenne dopo che il transatlantico Normandie (1942), convertito dall'U.S. Navy per il trasporto di truppe, mentre era ai lavori nel porto di New York, andò a fuoco capovolgendosi. Dietro l'attentato si ipotizzò da parte della stampa la mano di agenti nazisti, ma più fondatamente il Naval Intelligence ritenne vi fosse quella del "sindacato". Fu per tale motivo che ufficiali del servizio avvicinarono in carcere "Lucky" Luciano. Il soprannome gli era stato attribuito perché la polizia, avendolo trovato in un magazzino appeso ad un gancio con la gola tagliata da un orecchio all'altro, era riuscita a salvarlo malgrado la grave ferita, divenendo "Lucky", il fortunato. Quel galeotto doveva scontare ancora una trentina di anni, ma garantendo la collaborazione di Joseph Lanza, boss palermitano dei portuali di Manhattan, ottenne in cambio il proprio trasferimento in penitenziari più confortevoli. Il suo contributo allo sforzo bellico fu rilevante anche per il successivo sbarco in Sicilia nel luglio 1943 (Operazione Husky), purtroppo condizionando molto l'atteggiamento delle autorità verso "cosa nostra" negli anni a seguire.

Nel 1946 Luciano ebbe la concessione della libertà sulla parola e il rimpatrio in Italia. Viene considerato il padre del moderno crimine organizzato, tanto che la rivista Time Magazine lo ha inserito tra i 20 uomini più influenti del XX secolo.

- **Terrorismo di matrice religiosa**, il cui aspetto saliente è da considerarsi il fanatismo degli adepti di basso livello, e che non esclude il sacrificio, pianificato o meno, della stessa vita dell'attentatore, facilmente ottenibile, in vista di attesi vantaggi in un'altra vita da parte dell'illuso fedele: pascoli sempre verdi, fiumi in cui scorrono liquidi di varia composizione, disponibilità di vergini etc; può dirsi caratterizzato da marcata irrazionalità da parte degli esecutori materiali e per questo deve ritenersi il meno prevedibile quanto a modalità attuative, mentre le cospicue disponibilità economiche restano in genere appannaggio personale dei capi religiosi certo più razionali e, ça va sans dire, meno vocati al sacrificio personale e generalmente più attenti ai vantaggi terreni; il trasferimento di disponibilità può giovare dell'hawāla (o hundi) un sistema informale basato sulle prestazioni e sull'onore, i cui mediatori si trovano generalmente in paesi a forte presenza islamica, questo perché, fuori dall'ipotesi illecita che ci occupa, viene soprattutto impiegata per garantire le rimesse degli immigrati verso le famiglie d'origine; l'istituto ha comunque origini assai risalenti, pur essendo vietato nel diritto Romano, avendo influenzato il contratto di agenzia nel *common law* e lo stesso avallo nel diritto nostrano. La Russia è il paese non islamico che ha patito il maggior numero di vittime a causa del terrorismo religioso (di matrice cecena ma fondamentalista). L'attacco suicida all'Aeroporto di Mosca-Domodedovo (2011) attuato con l'uso di esplosivi, ha da solo provocato 37 morti.

Il finanziamento del terrorismo, che condivide con il riciclaggio la sua natura spesso transnazionale, anche a causa del non infrequente intrecciarsi dei due fenomeni (es. il contrabbando del petrolio iracheno da parte di IS), ed un'ovvia determinazione nel prevenirlo intervenendo anche in tale aspetto, hanno condotto ad un raccordo con lo strumento normativo dell'antiriciclaggio, per la segnalazione di operazioni sospette, finalizzata all'inscasso di attività investigativa, ma anche considerando i profili della tracciabilità delle operazioni e dell'identificazione dei soggetti. Per lo stesso motivo sono stati estesi, anche a tale ambito, i compiti dell'ufficio di coordinamento delle Procure Distrettuali, ora *Direzione*

nazionale antimafia e antiterrorismo (DNAA), che già aveva il compito di coordinare, in ambito nazionale, le indagini relative alla criminalità mafiosa e ad altri peculiari reati.

Il contrasto al finanziamento del terrorismo è stato messo a punto ratificando e dando esecuzione, con L. 28 luglio 2016, n. 153, alle seguenti convenzioni: del Consiglio d'Europa per la prevenzione del terrorismo, fatta a Varsavia il 16 mag. 2005; internazionale per la soppressione di atti di terrorismo nucleare, fatta a New York il 14 sett. 2005; Protocollo di Emendamento alla Convenzione europea per la repressione del terrorismo, fatto a Strasburgo il 15 mag. 2003; del Consiglio d'Europa sul riciclaggio, la ricerca, il sequestro e la confisca dei proventi di reato e sul finanziamento del terrorismo, fatta a Varsavia il 16 mag. 2005; del Protocollo addizionale alla Convenzione del Consiglio d'Europa per la prevenzione del terrorismo, fatto a Riga il 22 ott. 2015. Sono stati conseguentemente introdotti nell'ordinamento italiano i seguenti reati:

Art. 270-quinquies 1 cp Finanziamento di condotte con finalità di terrorismo. *Chiunque, al di fuori dei casi di cui agli articoli 270-bis e 270-quater.1, raccoglie, eroga o mette a disposizione beni o denaro, in qualunque modo realizzati, destinati a essere in tutto o in parte utilizzati per il compimento delle condotte con finalità di terrorismo di cui all'articolo 270-sexies è punito con la reclusione da sette a quindici anni, indipendentemente dall'effettivo utilizzo dei fondi per la commissione delle citate condotte.*

Chiunque deposita o custodisce i beni o il denaro indicati al primo comma è punito con la reclusione da cinque a dieci anni.

Art. 270-quinquies 2 cp. sottrazione di beni o denaro sottoposti a sequestro. *Chiunque sottrae, distrugge, disperde, sopprime o deteriora beni o denaro, sottoposti a sequestro per prevenire il finanziamento delle condotte con finalità di terrorismo di cui all'articolo 270-sexies, è punito con la reclusione da due a sei anni e con la multa da euro 3.000 a euro 15.000.*

Gli ARO (*Asset Recovery office*) sono punti di contatto centrali nazionali di cui la UE ha imposto agli stati membri (decisione 2007/845/GAI del Consiglio) l'istituzione o la designazione. Loro compito è una cooperazione rafforzata, volta all'individuazione efficiente e tempestiva di beni e proventi di origine illecita, sul territorio dell'Unione. Gli ARO possano scambiarsi informazioni e migliori pratiche, sia a richiesta che spontaneamente, anche se nei diversi ordinamenti possono essere inquadrati

tra autorità di genere diverso (giudiziaria, amministrativa, o semplicemente autorità incaricata dell'applicazione della legge). Gli scambi devono avvenire in accordo alle condizioni stabilite dalla decisione quadro 2006/960/GAI e nel rispetto delle vigenti disposizioni in materia di privacy. Tale ultimo aspetto può tuttavia costituire un intralcio di non poco conto, da considerare tuttavia con attenzione.

Il Congelamento di risorse economiche deve intendersi riferibile al divieto, operato a seguito dell'applicazione di norme nazionali o U.E., di trasferimento o disposizione operati su fondi, beni e servizi, utilizzo di risorse economiche, compresi, a titolo semplificato, la loro vendita, la locazione, l'affitto o la costituzione su di essi di diritti reali di garanzia.

GAFI-FATF (Gruppo d'Azione Finanziaria internazionale - Financial Action Task Force) è un organismo intergovernativo che promuove, soprattutto attraverso indirizzi normativi e principi guida, la lotta al riciclaggio dei capitali di illecita provenienza e la prevenzione del finanziamento al terrorismo (dal 2001), da ultimo Ha un mandato esteso anche al contrasto del finanziamento della proliferazione di armi di distruzione di massa. Nell'ambito delle otto raccomandazioni speciali, volte a rendere operative le risoluzioni O.N.U., Il GAFI ha da ultimo segnalato alcuni settori come particolarmente esposti al finanziamento del terrorismo: organizzazioni non profit, servizi di money transfer, bonifici transfrontalieri e trasferimenti di contante al seguito.

I **presidi** sono in continua evoluzione, considerando la necessità di adeguarli agli standard e alle raccomandazioni del GAFI-FATF (vds oltre) in primis, ma anche dell'OCSE e di altri organismi internazionali. Le recenti vicende dei *Panama Papers* e dei *Malta-files*, quest'ultima da ritenersi un filone della prima, hanno svelato uno scenario inquietante, considerando il ruolo di alcune società d'intermediazione operanti nei paradisi fiscali, che hanno gestito fittizie intestazioni di conti da parte di 214.000 società e 14.000 clienti. Tra i beneficiari si registrano almeno 143 uomini politici di varia nazionalità, tra cui un capo di governo e 11 capi di stato. Infine 33 di tali personalità utilizzatrici risultano "listate" per essere "politicamente esposte" non solo a ragione delle importanti cariche pubbliche ricoperte (art. 1 LA) ma anche per la loro riferibilità a stati a rischio, come la Corea del Nord, la Russia, la Siria e l'Iran.

Col poetico nome yanagi (salice) la Marina Imperiale Giapponese definiva le missioni con cui venivano effettuati scambi di uomini e materiali strategici con la Germania nazista durante la II G.M. (nel riquadro - foto ricordo di un equipaggio al termine della rischiosa missione). Il tragico epilogo (23/06/44) di quella che avrebbe dovuto compiere il sottomarino I-52, affondato ad ovest delle isole di Capo Verde da aerei americani, ha dato un'indesiderata pubblicità al fatto che trasportasse 2,2 tonnellate di oro in lingotti, in parte destinati in Svizzera per restarvi a disposizione della famiglia imperiale, invano attesi sulla banchina di Lorient dall'ambasciatore del Sol Levante nella repubblica Elvetica Fujimura, che avrebbe dovuto scortare il prezioso carico.



La cooperazione internazionale (art. 13 LA) rappresenta uno dei caposaldi della materia, consentendo lo scambio di informazioni diretto, da parte delle autorità nazionali con le corrispondenti autorità estere, salvaguardando le condizioni di reciprocità tipiche della collaborazione tra stati, in deroga al segreto d'ufficio (art. 13 c° 1 LA). La riservatezza delle informazioni viene peraltro salvaguardata attraverso la stipula di protocolli di intesa, mentre finalmente viene reso esplicito il concetto (art. 13 c° 2 LA) che le differenti definizioni di reato fiscale previste dagli ordinamenti dei diversi stati, non possono ostacolare la collaborazione tra la *Unità di Informazione Finanziaria* (UIF) e le omologhe. Analogamente possono operare, sulla base di protocolli di intesa, la DIA e la G.d.F. che non sono parimenti vincolate dal segreto d'ufficio e che si giovano dei previsti canali per la collaborazione di polizia.

L'elevato rischio di riciclaggio o di finanziamento del terrorismo rendono necessario ricorrere a misure di adeguata verifica rafforzata della clientela (art. 24 LA), allorché un'operazione risultasse correlabile con paesi comunque terzi rispetto all'U.E., come pure nel caso questi risultassero segnalati per un elevato livello di corruzione o di permeabilità alle attività criminose, ovvero per il fatto che di essere sottoposti ad embargo.

Black List (fiscale) viene detto l'elenco dei paesi, intesi a fiscalità privilegiata, in relazione ai quali vigono obblighi di monitoraggio da parte dell'*Agenzia delle Entrate*, riguardo le operazioni intercorse tra imprese residenti in Italia e altre fiscalmente domiciliate in quei territori. Per questo motivo le partite IVA, che abbiano effettuato scambi commerciali di beni e servizi con soggetti ivi residenti, devono rendere dichiarazione annuale all'Agenzia. Non vi è una correlazione diretta col riciclaggio o col finanziamento del terrorismo, ma in

ogni caso bisogna considerarne la relativa affidabilità, perché sono tutti Stati e territori non appartenenti all'U.E. che vengono ritenuti paradisi fiscali, ovvero per i quali deve considerarsi forte il rischio di frodi fiscali, principalmente operate attraverso l'utilizzo di cartiere, ovvero con la tecnica dei c. d. *caroselli*. Il loro elenco viene compilato ed aggiornato annualmente dal MEF e dall'Agenzia delle Entrate (L. n. 448/98 mod. D.L. n. 40/2010, convertito con mod. dalla L. n. 73/2010). Ad esempio bisogna considerare che *Maldives* e *Bahamas* sono ancora nella black list, mentre la Svizzera e Aruba ne risultano escluse dallo scorso anno.

Stati canaglia, in materia di terrorismo internazionale, possono essere definiti quelli che lo appoggiano, fornendo basi, logistica e armi e che lo finanziano. Tali si intendono quelli che il diritto internazionale, principalmente la Carta delle Nazioni Unite del 1945, consente di fronteggiare anche militarmente. Episodi di illegittimità riferibili ad es. all'aggressione dell'IRAQ, ad opera di una coalizione, a causa dell'ipotizzata detenzione di armi di distruzione di massa rivelatesi poi inesistenti, non possono essere interpretati come un'alterazione dei principi di diritto, quanto piuttosto come effetti di una mistificazione, ovvero di una deliberata condotta di taluni organismi d'informazione, volta ad ingannare l'opinione pubblica mondiale per giustificare un'azione militare altrimenti priva di consensi. In ogni caso l'art. 51 della citata Carta ONU, legittimerebbe la reazione da parte di uno Stato attaccato, anche contro dei soggetti privati che avessero condotto attività terroristiche, prescindendo dal requisito dell'imputabilità di particolari condotte di favoreggiamento allo Stato che li ospita. Addirittura, secondo la *harbouring doctrine* (*harbouring*=dare ospitalità, sottinteso *terrorist*), per l'imputabilità di attività terroristiche allo Stato ospite sarebbe sufficiente l'inabilità dei suoi apparati preventivi e repressivi nell'affrontare il

terrorismo internazionale. La prevalente dottrina ritiene tuttavia che l'attacco ad un altro Stato possa ritenersi effettuato in condizioni di legittima difesa, solo allorché questi sia sotto attacco armato o che tale attacco si possa fondatamente ritenere imminente. Non esiste peraltro una prassi internazionale nel senso della citata *harbouring doctrine*, mentre il riferimento all'Afghanistan pare inappropriato, perché il ruolo di *Al Qaeda*, all'interno del Governo di quello Stato, era tale che gli attacchi terroristici ben potevano ad esso essere ricondotti. Emerge comunque a tale riguardo l'inadeguatezza della Carta U.N., prevista allorché principalmente il pericolo per la Pace era concepito come uso della forza tra entità sovrane e territoriali, mentre ci si trova oggi ad affrontare una sfida portata da organizzazioni terroristiche di varia natura, ma dalle caratteristiche marcatamente transnazionali, per la cui comprensione e riconducibilità agli schemi del diritto si è dovuto far ricorso ad un'interpretazione particolarmente estensiva col rischio di renderla eccessivamente soggettiva.

Le restrizioni U.E. devono essere considerate, rispetto ad alcuni stati e prevalgono rispetto a quelle eventualmente adottate da uno Stato Membro. Il necessario fondamento giuridico va ricercato nell'Art. 215 del Trattato di *Funzionamento dell'Unione Europea* (TFUE) che prevede l'interruzione o la riduzione, parziale o completa, delle relazioni economiche e finanziarie da parte dell'UE con uno o più paesi terzi, laddove tali misure restrittive siano necessarie per raggiungere gli obiettivi della *Politica Estera* e di *Sicurezza Comune* (PESC). La redazione di tale lista avviene in lingua inglese ed è compito del Servizio Europeo per l'Azione Esterna, includendo: le misure legislative basate sul citato art. 215 del TFUE e quelle riferibili ai provvedimenti del Trattato istitutivo dell'UE.

***Colonnello Guardia di Finanza**

Considerazioni sull'illegalità del trasporto del cibo a domicilio



di Rocco Panetta*

La consegna è ok per la Magistratura del Lavoro ma non per la Sicurezza Alimentare

Ol ricorso, al Giudice del Lavoro di TORINO, di alcuni lavoratori di un'azienda che consegna, con trasporto mediante biciclette, cibo pronto al consumo, è stato respinto sentenziando che si tratta di "lavoro autonomo" e non dipendente.

Dalla lettura della sentenza del Giudice del Lavoro, si potrebbe dedurre l'affermazione che: " chiunque possa consegnare cibo", da tutti i punti di vista. Ciò non è vero perché *nessuno* si occupa, seriamente e sistematicamente, del controllo igienico sanitario degli alimenti nella fase del loro trasporto. Mi permetto di fare qualche breve riflessione.

1. Abbiamo delle persone che conducono veicoli immatricolati (scooter) e non immatricolati (biciclette) che effettuano un *trasporto conto terzi* di alimenti. Coloro che svolgono questa attività, muniti di partita IVA, sono soggetti a registrazione presso l'Autorità competente, dopo aver presentato la D.I.A. sanitaria, ai sensi del Reg. CE 852/2004, presso gli organi indicati dalle Regioni, in genere i Dipartimenti di Prevenzione delle ASL. La competenza dell'Autorità registrante scaturisce dalla sede legale della società o dalla residenza di un intestatario del veicolo immatricolato, riportato sulla carta di circolazione. o del proprietario della bicicletta, *veicolo non immatricolato*.

2. I conducenti di questi veicoli sono responsabili *penalmente* della conservazione (in buono o *cattivo* stato dei medesimi), art. 5 Legge 283/62 .

3. L'art.31 del DPR 327/80 (Reg. applicazione Legge 283/62) prescrive, tra l'altro, che: "Gli alimenti con copertura o farciti con panna e crema a base di uova e latte (crema pasticciera), yogurt nei vari tipi, bibite a base di latte non sterilizzato, prodotti di gastronomia con copertura di gelatina alimentare devono essere conservati a non più di + 4° C. Gli alimenti deperibili cotti da consumarsi *caldi* (quali piatti pronti, snacks, polli, ecc.) debbono essere conservati da +60°C a + 65° C. Gli alimenti deperibili cotti da consumarsi *freddi* (quali arrostiti, roast-beef, ecc.) e le paste alimentari fresche con ripieno ad una temperatura non superiore a +10°C.

4. Il trasporto degli alimenti di cui al punto 3. deve essere effettuato con veicoli (comprese le biciclette), muniti di contenitori scarrabili, con attestazione ATP (che esistono in commercio anche se, per le loro dimensioni, possono essere trasportati da moto- o autocarri, ma certamente non da scooter o biciclette), con classificazione *refrigerato* per gli alimenti da conservare freddi ed *isotermico* per quelli da conservare caldi.

Ricordo che le imprese di catering sono, correttamente, munite di mezzi con attestazione ATP, prima o poi protesteranno come i tassisti.

Come si vede, in effetti, siamo in una situazione di completa illegalità, formale e sostanziale, motivo per cui sono necessari ed indispensabili controlli *su strada* a 360°.

***Dirigente Veterinario Asl Salerno
Specialista in Ispezione degli alimenti
di origine animale**

Francia

Scatta la riduzione del limite sulle nazionali a doppio senso: da 90 km/h a 80 Polemiche, mozioni e petizioni non hanno fermato il governo: 2 vittime su 3 si registrano sulle strade rurali



(ASAPS) Parigi, 4 aprile 2018 – Tito Livio, lo storico che raccontò la storia di Roma "ab urbe condita", scrisse che mentre a Roma si discuteva, Sagunto veniva espugnata. In Francia, dove la strategia per combattere l'insicurezza stradale si confronta ogni giorno coi dati della sinistrosità, l'aforisma di Tito Livio ha sortito i suoi effetti: dal primo giugno prossimo, la velocità massima sulle strade extraurbane francesi, quelle a doppio senso di marcia, senza spartitraffico divisorio, scenderà da 90 a 80 chilometri orari. La scelta, tutta politica, ha scatenato molte polemiche, ma il governo ha tirato dritto con lo slogan "rouler moins vite, c'est sauver plus de vies": la traduzione ci sembra superflua. I tratti di strada interessati da questo provvedimento interessano

circa 400mila chilometri di asfalto, distribuiti soprattutto sulle zone rurali, territori nei quali, secondo i dati elaborati dal dipartimento interministeriale della Sécurité Routière in un rapporto del 2013, si contano due morti stradali su tre. Come già detto, la decisione – annunciata lo scorso 9 gennaio dal primo ministro Edouard Philippe, è stata oggetto di numerose critiche, ma niente ha potuto scalfire la linea dell'esecutivo, soprattutto all'esito dell'esperimento, scattato dal 2015, su quattro assi stradali del paese, tutti caratterizzati da un'elevata sinistrosità con morti e feriti, conclusasi l'estate scorsa.

A niente sono servite le petizioni lanciate dalle associazioni, tra cui "40 millions d'automobilistes" e la "Ligue de Défense des Conducteurs", che avevano totalizzato oltre un milione e mezzo di firme, e a niente sono servite le proteste di molti comuni rurali della Francia, che hanno indirizzato a Philippe mozioni municipali nelle quali si accusa Parigi di aver punito le realtà territoriali. (ASAPS)

Francia

Via libera alle vetture radar private!



Un altro passo avanti, quello decisivo. Da alcuni giorni è terminata la sperimentazione, in Normandia, delle vetture radar private ed ora è iniziata la seconda fase, quella del passaggio all'operatività, per il momento in una sola area della Francia, per testare "sul campo" il sistema.

Poi, terminata questa seconda fase, che è condotta sulle strade attorno ad Evreux, sempre in Normandia, le auto radar, affidate ai privati, inizieranno a spostarsi in tutta la Francia e a sanzionare quanti, al volante, violano il Codice della Strada.

Il calcolo che è stato fatto è quello di un passaggio da 2 a 12 milioni di multe comminate ogni anno, con una serie di accorgimenti che vanno dall'individuazione

specifico del luogo tramite il GPS al collegamento del computer di bordo con l'Institut National de l'Information Géographique et Forestière (IGN).

Protestano, non è una novità, le associazioni che in Francia rappresentano gli automobilisti, contestando anche la privatizzazione del servizio che vede superato l'obbligo della presenza a bordo di agenti di polizia, anche se la questione pare superata dal fatto che ormai sono stati autorizzati, per comminare sanzioni, i sistemi di videosorveglianza presenti nelle città.

Occorrerà fare attenzione, anche perché la riduzione a 80 Km all'ora del limite di velocità sulle strade extraurbane, a partire dal prossimo 1° luglio, già potrebbe rivelarsi un ottimo "veicolo" per incrementare le sanzioni per il superamento dei limiti.

La privatizzazione dei controlli su strada, secondo il governo francese, libererà molte pattuglie da queste incombenze concentrandole su altre verifiche inerenti la circolazione e la sicurezza.

La sperimentazione è destinata a crescere nei prossimi mesi, poi, a partire dal 2019, sarà estesa a tutto il territorio francese e anche nel Sud Est compariranno le auto civetta private a sostituire e integrare quelle che già attualmente percorrono le strade del Dipartimento.

Con una differenza: attualmente la media di utilizzo di queste auto è di poco più di un'ora al giorno, dal 2019 passerà ad 8 ore!

**di Beppe Tassone
da montecarlone.it**



Copia dell'opera di Munch "L'urlo"

Il male di vivere

Ogni persona che incontri sta combattendo una battaglia di cui non sai nulla. Sii gentile. Sempre.
Platone

Lo scorso aprile una quindicenne è morta finendo sotto le ruote di un treno alla stazione di Porta Susa a Torino. Dall'esame delle telecamere di sorveglianza e dalla lettura del diario rinvenuto in casa di Beatrice, la giovane vittima, gli inquirenti hanno dedotto che molto probabilmente si sia trattato di un suicidio. La giovane, a quanto pare, soffriva di un profondo disagio, in particolare a causa del suo aspetto fisico: "sono grassa" aveva scritto proprio sul quel diario. Non so dire se ci siano stati ulteriori approfondimenti su una tragica vicenda che non conosco nei dettagli e sulla quale non posso dire alcunché, vorrei solo trarne spunto per riflettere su fatti simili che purtroppo si verificano con una cadenza fin troppo frequente.

Com'è noto l'adolescenza è un'età molto particolare nella quale repentinamente il bambino si trasforma in giovane e poi in giovane adulto, trovandosi a dover compiere una serie passaggi evolutivi determinanti quanto non scontati. In particolare sarà arduo compito di quegli anni la costruzione di una propria identità, sia interiore, sia in relazione col mondo sociale all'interno del quale la vita si svolge.

Si tratta sostanzialmente di trovare un proprio originale equilibrio tra la "vocazione personale", ossia tra ciò che più intimamente ci appartiene e ci contraddistingue e le esigenze della realtà sociale, con le sue regole e i suoi confini (quello che Jung avrebbe chiamato il confronto tra l'individuale e il collettivo).

Se una parte non è per nulla semplice comprendere chi siamo e cosa desideriamo veramente, dall'altra è ineludibile il confronto con il mondo che ci circonda e, aspetto esiziale, con il giudizio che questo mondo dà sulle nostre scelte, sul nostro aspetto, su quanto o meno decidiamo di conformarci alle mode e ai punti di vista più diffusi al momento.

Il confronto appena delineato dura tutta la vita, ma durante l'adolescenza esso viene reso più aspro dal fatto di svolgersi contemporaneamente con quello dei coetanei. Nella difficoltà, si sa, è normale cercare di attaccarsi alle sicurezze, da qui il valore di modelli rigidi cui fare riferimento, modelli ai quali l'adolescente si rivolge in cerca di risposte precostituite e rassicuranti. Una quota ulteriore di sicurezza sarà data dal rivolgere la propria aggressività verso chi quei modelli non rappresenta, perché non vuole o semplicemente perché non può. D'altronde non tutti possiamo essere ricchi, belli e affascinanti, ma prendersela con chi lo è meno di noi aiuta certamente a stare meglio. Così quel processo di definizione sociale, che inizia sin dai primi mesi quando i bambini ricevono più o meno complimenti in base alla loro somiglianza a modelli estetici o di comportamento precostituiti, arriva in adolescenza a uno dei suoi punti culminanti. In quegli anni i genitori, proprio perché il processo in atto prevede un distacco del giovane dalle antiche figure di riferimento, non possono più rappresentare il porto sicuro in cui rifugiarsi (ormai la nave viaggia in un mare troppo profondo) e tutta la dinamica emotiva si rivolge al gruppo dei coetanei, allo stesso tempo sostegno, giudice e a volte carnefice.

Ma un ruolo determinante è anche costituito dalla cultura nella quale siamo attualmente immersi. I valori ad oggi considerati di riferimento puntano tutto su aspetti materiali e lo fanno in maniera talmente rigida da lasciare poco spazio dentro al quale muoversi. Questi valori non sono solo qualcosa di esterno col quale il giovane deve confrontarsi, bensì vengono

lentamente interiorizzati dal singolo fino a divenire i suoi valori, tanto da portare qualcuno a odiarsi per come è, per come appare e per come immagina che gli altri lo giudichino.

Certo, dopo la tragedia, immancabili arrivano le parole di amore dei compagni di classe che, sinceramente, si dolgono per quello che è successo, ricordandosi all'improvviso che colui o colei che ha deciso di abbandonare la competizione in fondo aveva tante belle doti da renderla unica. Ma ormai è tardi, e non è un'accusa questa, dato che tutti siamo coinvolti in questa tendenza al giudizio sommario e superficiale, alla riduzione schematica dell'unicità del singolo in categorie semplificate. Così una persona diviene "la grassona", un'altra "lo sfigato", un'altra ancora "il morto di fame" e un'altra "la bella fica". Si tratta di riduzioni, ruoli rigidi nei quali veniamo nostro malgrado infilati e che per qualcuno possono diventare così faticosi da sostenere da preferire l'uscita di scena rispetto al "male di vivere".

Che fare allora? Certo nessuno è in grado di cambiare i modelli sociali e culturali nei quali viviamo. Possiamo però, come amici, compagni di classe, genitori, fare lo sforzo di prenderli per quello che sono, ossia grossolane proiezioni dei desideri più comuni della nostra epoca, imparando a non esserne noi in primis dipendenti ma avendo con essi un rapporto dialettico e non di sudditanza.

Ovunque si legge che l'esempio è la migliore e più efficace modalità educativa. La migliore ma anche la più difficile, aggiungo, perché una cosa è affermare che bisogna essere se stessi e non farsi influenzare troppo da quello che pensano e dicono gli altri, ben altro è mostrare, anche senza parole, che sia possibile farlo.

Dopo la tragedia e i discorsi di circostanza, prima che la vita di tutti i giorni riprenda come sempre, potremmo allora provare a soffermarci ancora un attimo, fino a divenire più consapevoli di quale sia il nostro ruolo nella "commedia" in atto e di come sia in nostro potere, seppure per una piccola parte, di contribuire alla creazione di una società più pronta all'ascolto e meno impositiva.

Forse, così facendo, potremo permettere a qualcuno di salvarsi.

*Psicologo-Psicoterapeuta

Mobilità e sicurezza sostenibili

In altre parole
una città migliore



Sicurstrada

FONDAZIONE
Unipolis
Cultura Ricerca Sicurezza Solidarietà


Sicurstrada

Unipol
GRUPPO

Città più sicure e una migliore qualità della vita

• Sicurezza stradale

Una maggiore attenzione agli utenti deboli della strada significa ripensare la viabilità delle nostre città e aumentare la sicurezza stradale per tutti.

Una nuova idea di sicurezza stradale e di mobilità è necessaria prima di tutto nelle città.

• Pedoni e ciclisti

Rappresentano un contributo ad una maggiore vivibilità e armonia di un territorio e di una comunità.

La sicurezza stradale e la mobilità sostenibile aumentano il benessere dei cittadini.

• Mobilità sostenibile

Una nuova organizzazione degli spostamenti con più mezzi pubblici, più biciclette, più percorsi pedonali e più zone a velocità ridotta migliora la vita in città.

La quantità di traffico in città dipende anche da noi.

• Salute, ambiente e risparmio

Andare al lavoro a piedi o in bicicletta significa praticare una regolare attività fisica a beneficio della salute; preferire i mezzi pubblici e utilizzare l'auto solo quando è necessario riduce l'inquinamento, migliora l'ambiente e fa risparmiare.

Tutti dobbiamo fare la nostra parte per creare città più accoglienti e sostenibili.



Un tuo piccolo gesto a sostegno delle vittime: parte la raccolta fondi promossa dalla Fondazione ASAPS

S

toricamente l'ASAPS ha posto al centro della propria attività il monitoraggio dei dati relativi alla sicurezza stradale (e urbana) attraverso i propri autorevoli osservatori, i cui dati sono comunemente ripresi dalla stampa nazionale e dalle principali categorie interessate al settore della mobilità.

Nell'ambito della sicurezza stradale, l'ASAPS non solo si è distinta per la costante opera di professionalizzazione degli operatori di polizia (quale sua mission iniziale), ma rappresenta oggi un sicuro punto di riferimento per l'utenza della strada, a favore della quale l'Associazione continua a promuovere iniziative di prevenzione stradale ed eventi di formazione.

In quest'ottica, l'Associazione ha partecipato attivamente, facendo le debite pressioni sul legislatore, al processo di emanazione della nuova legislazione penale sull'omicidio e lesioni stradali. Non solo, ma una volta approvata la norma, l'Associazione ha deciso, con successo, di costituirsi parte civile al fianco delle vittime nei processi di omicidio stradale aggravato, per sostenere la deterrenza della norma in chiave di prevenzione generale del fenomeno degli omicidi stradali.

Il processo appena descritto è stato sostenuto anche dalla Fondazione ASAPS SSU – promanazione dell'Associazione – attraverso la costituzione di una rete legale capace di estendere la tutela sul territorio nazionale.

Per rendere ancora più efficace questa storica azione, che negli anni ha catalizzato intorno a sé molteplici iniziative orientate allo stesso fine della protezione dell'utenza stradale, la Fondazione ASAPS SSU intende promuovere una raccolta fondi per costituire uno sportello di sostegno per le vittime della strada, un vero e proprio Victim support per la sicurezza stradale.

L'obiettivo è fornire un supporto immediato, concreto e professionale ai cittadini che incorrono in un sinistro stradale prendendo cura delle conseguenze che un tale evento genera nella vita di un individuo, e rispondendo alle esigenze di ordine materiale ed emotivo, affiancando alla rete legale, psicologi del traffico, criminologi e ricercatori della mobilità stradale.

Se in tal senso l'ASAPS conferma il proprio ruolo di garante dell'attività processuale mediante la costituzione di parte civile nei processi di omicidio stradale aggravati, con questo ambizioso progetto si intende fornire un prezioso strumento in grado di affrontare le ulteriori necessità delle vittime attraverso un servizio di sostegno diffuso in tutto il territorio italiano.

Dando vita alla raccolta fondi, l'ASAPS percorre il primo passo per un concreto sostegno al cittadino, con l'auspicio che ne possa essere supportato l'impegno attraverso un simbolico contributo di tutti.

Per il contributo alla Fondazione ASAPS per la sicurezza stradale e urbana:

IBAN: IT 13 F 08542 13204 065000284538

Dafne Chitos
Direttore Fondazione ASAPS
per La Sicurezza Stradale e Urbana



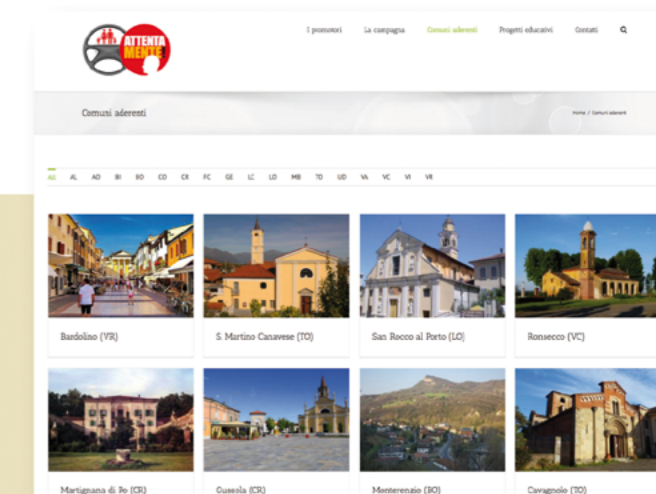
Campagna contro la distrazione e i comportamenti errati sulle strade urbane

LA SICUREZZA STRADALE NEI CENTRI URBANI

ATTENTA-MENTE!, i primi Comuni attivi nella campagna promossa dalla Fondazione ASAPS e da Noisicuri

A cinque mesi dalla partenza del progetto, sono già **62** i Comuni che hanno aderito alla campagna **ATTENTA-MENTE!**, l'iniziativa voluta dalla Fondazione ASAPS e da Noisicuri per contrastare i comportamenti errati e pericolosi sulle strade urbane.

Diverse le importanti attività promosse nei Comuni, dal contrasto alle velocità eccessive, agli incontri serali con i cittadini, alle prime iniziative educative con le scuole. Le iniziative sulla sicurezza via via attivate nei comuni saranno costantemente monitorate e descritte sul sito ufficiale della campagna: **www.attenta-mente.it**.



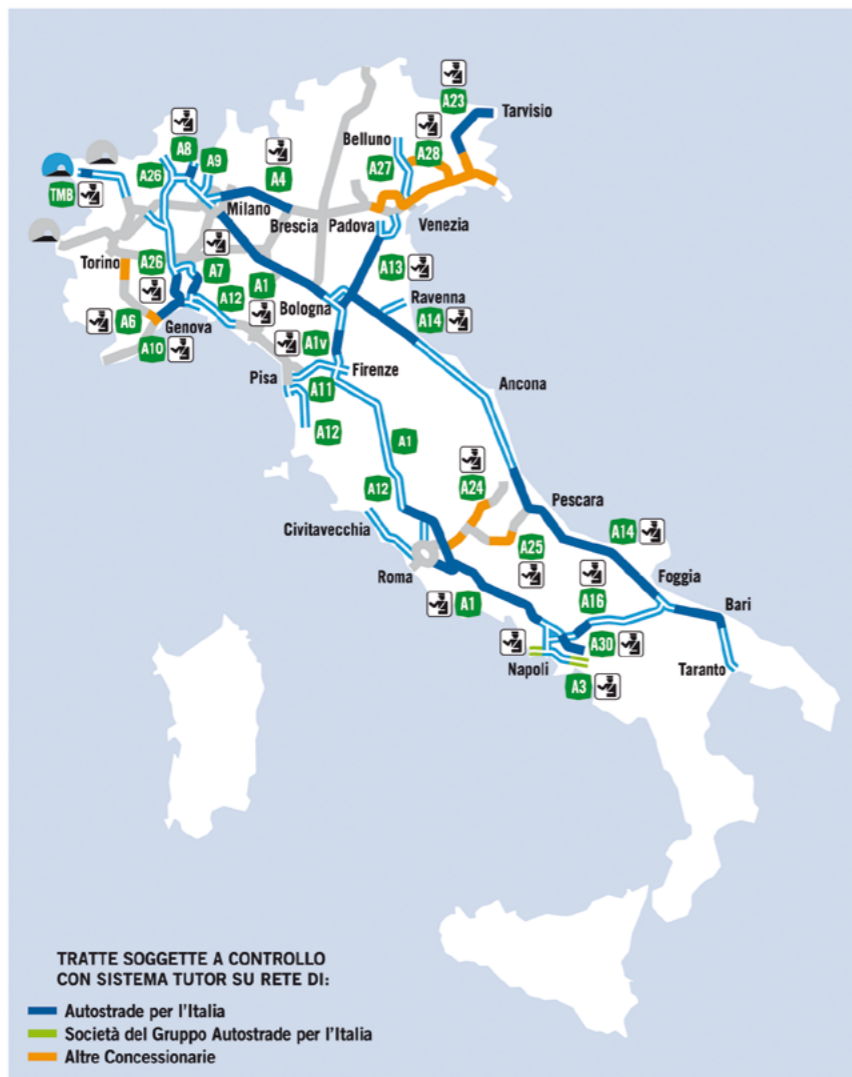
I primi Comuni che hanno aderito alla campagna ATTENTA-MENTE!

- | | | | |
|-------------------------|-------------------------|-------------------------|----------------------|
| ACQUI TERME (AL) | LISSONE (MB) | REANA DEL ROJALE (UD) | SETTIMO VITTONO (TO) |
| BIANDRATE (NO) | LONGIANO (FC) | RECCO (GE) | SOGLIANO A/R (FC) |
| BARDOLINO (VR) | MAJANO (UD) | RIVIGNANO TEOR (UD) | SOMAGLIA (LO) |
| BOGLIASCO (GE) | MARTIGNANA PO (CR) | RONCO BIELLESE (BI) | SORI (GE) |
| BORGHI (FC) | MERCATO SARACENO (FC) | RONCOFREDDO (FC) | TAGGIA (IM) |
| CASALE LITTA (VA) | MOLTENO (LC) | RONSECCO (VC) | TALMASSONS (UD) |
| CASTAGNOLE LANZA (AT) | MONTE DI MALO (VI) | S. MARTINO C.SE (TO) | TAVAGNACCO (UD) |
| CAST.NE D'INTELV (CO) | MONTEGROSSO D'ASTI (AT) | S. ROCCO AL PORTO (LO) | TRICESIMO (UD) |
| CAVAGNOLO (TO) | MONTERENZIO (BO) | S. SEBASTIANO PO (TO) | VALLECROSIA (IM) |
| CESENATICO (FC) | OSPEDALETTI (IM) | S. MARIA LA LONGA (UD) | VERRAYES (AO) |
| COAZZOLO (AT) | OVADA (AL) | SAVIGNANO S/R (FC) | VERRES (AO) |
| COSTIGLIOLE D'ASTI (AT) | PAGNACCO (UD) | SERRAVALLE SCRIVIA (AL) | |
| FERRERE D'ASTI (AT) | PAVIA DI UDINE (UD) | | |
| FORLIMPOPOLI (FC) | PEROSA ARGENTINA (TO) | | |
| GAGLIANICO (BI) | PIEVE LIGURE (GE) | | |
| GAMBETTOLA (FC) | POCAPAGLIA (CN) | | |
| GATTEO (FC) | PORPETTO UD) | | |
| GRESSAN (AO) | PRE SAINT DIDIER (AO) | | |
| GUSSOLA (CR) | PUSIANO (CO) | | |

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.



TRATTE SOGGETTE A CONTROLLO CON SISTEMA TUTOR SU RETE DI:

- Autostrade per l'Italia
- Società del Gruppo Autostrade per l'Italia
- Altre Concessionarie

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

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

Ciao Rudy

Rudy, Lorenzo
e una notte
di vent'anni fa...



Faceva molto freddo, una notte di una ventina di anni fa. Eravamo vicini alle nostre due auto, una arrivava da sud, una da nord: vicini al cofano, per scaldarci un po'. Avevamo qualcosa da fare insieme ad altri, nella notte stellata dell'inverno valdostano, col giubbotto di pelle così intirizzito che quasi le braccia erano tutt'uno col tronco. Faceva un freddo mortale. È questo il ricordo, per ora l'unico, che mi viene in mente adesso.

È riaffiorato qualche giorno fa, quando, anche dalla riservatezza di suo fratello Mirco, era divenuto chiaro cosa mi avrebbe aspettato alle due e trentasei del mattino, alla notizia che il respiro di Rudy si era mescolato a quello della primavera. Ancora non riesco a ricostruire cosa accadde di preciso quella notte lontana. Riportammo a casa qualcuno, che arrivò barcollando da noi dicendoci che non sarebbe mai riuscito a tornarci da solo. I nostri capipattuglia non avrebbero voluto, ma noi cominciammo a ridere così tanto, mi sembra di ricordare, che loro rimasero lì, di sasso, con una delle due macchine mentre noi ci improvvisammo barellieri o tassisti, e dopo essere saliti su quella più vicina, risalimmo veloci le curve del Beauregard fino alla casa di quel soggettone, che scese e infilò la porta quasi senza nemmeno aver capito chi in realtà eravamo. Tassisti, forse... Manco ci salutò.

E poi al matrimonio di Mirco o al suo cinquantesimo, quando Rudy impose a molti di noi di cercare, ognuno nei nostri archivi, le foto degli anni passati, per preparare una festa di quelle memorabili, che solo in Valle si possono ancora fare. Rudy è lì, incastonato, incorniciato in due o tre acquerelli della memoria, fissati in chissà quale ansa del mio cervello. Non andai alla festa di Mirco, nemmeno mi ricordo il motivo del forfait all'ultimo secondo. Avrei dovuto, perché oggi avrei un momento più fresco da rivivere.

Mi resta, di Rudy, l'ultima chiacchierata di qualche mese fa, al telefono, prima di una cura nella quale mi aveva detto di sperare molto. Mentre parlava me lo immaginavo a vestirsi di un'armatura, affilare una spada, lucidare l'elmo per la sfida. Rudy era un Uomo coraggioso e io, per quello che conta, lo ricorderò per il suo Valore. Oltre che per il suo dolce sorriso e per quella freddissima notte di una ventina di anni fa.

***Ispettore della Polizia di Stato
Responsabile nazionale comunicazione di ASAPS**



Villafranca Padovana
**Il portachiavi è in realtà una pistola:
camionista arrestato mentre
viaggia armato**

Ha dell'incredibile il rinvenimento fatto dalla Polstrada lungo la A4, dove in un camion rimorchio diretto in Bulgaria è stato trovato un portachiavi riadattato ad arma rudimentale



Era a bordo del suo camion diretto verso l'Est Europa quando è incappato in un controllo e, tradito dal nervosismo, è stato scoperto in possesso di una pericolosa arma artigianale.

L'arma

Una pistola a forma di portachiavi: uno strumento realizzato artigianalmente, tanto poco preciso quanto pericoloso, costruito per sparare proiettili calibro 25 dalla breve distanza. All'apparenza non sembra altro che un portachiavi in metallo, lungo pochi centimetri, invece è una vera e propria arma, con un pulsante a fungere da grilletto e due proiettili all'interno. L'hanno sequestrata gli agenti della Polstrada in servizio sull'autostrada A4 a bordo di un tir.

Il controllo

Alla guida un 55enne, che giovedì 10 maggio viaggiava lungo la carreggiata ovest diretto in Bulgaria. All'altezza del comune di Villafranca Padovana il mezzo pesante è stato fermato dalla polizia stradale per un controllo e il guidatore, all'arrivo degli agenti, ha cercato di nascondere frettolosamente una piccola scatola nella cabina di guida. La forte agitazione dell'autista ha insospettito i poliziotti, che si sono fatti consegnare l'involucro in cui era custodita la rudimentale arma. Il camionista non ha saputo spiegare perché avesse con sé quell'oggetto ed è stato arrestato per porto abusivo di armi.

da padovaoggi.it

**Revisione auto, dal 20 maggio
si cambia**

Arriva il "certificato di revisione" che dovrà contenere alcuni dati come il numero del telaio e la targa, il luogo e la data del controllo, la lettura del contachilometri, la categoria del veicolo, le carenze individuate e il livello di gravità, nonché il risultato del controllo tecnico, il nome dell'organismo che lo ha effettuato e la data del successivo controllo.



Importanti novità in arrivo per la revisione auto. Dal 20 maggio prossimo sarà introdotto un certificato di revisione che verrà rilasciato dai centri autorizzati e dalle officine dopo il controllo tecnico del veicolo.

Il documento, messo a disposizione dell'intestatario dell'auto in forma cartacea, dovrà contenere alcuni dati come il numero e la targa del telaio, il luogo e la data del controllo, la lettura del contachilometri, la categoria del veicolo, le carenze individuate e il livello di gravità, nonché il risultato del controllo tecnico, il nome dell'organismo che lo ha effettuato e la data del successivo controllo.

LADIRETTIVA EUROPEA - Il certificato è reso obbligatorio dall'entrata in vigore del D.M 214/2017, introdotto a seguito della recezione della Direttiva europea 2014/45. "Ciascuno Stato membro - si legge nel testo della direttiva - provvede affinché i veicoli immatricolati nel suo territorio siano sottoposti a un controllo periodico" da parte di centri autorizzati.

LE NOVITÀ - Il certificato di revisione verrà rilasciato dalle autorità competenti che hanno effettuato un controllo tecnico e conterrà una valutazione del veicolo. Tali dati saranno trasmessi anche al Ministero Infrastrutture e Trasporti. In caso di 're-immatricolazione' di un veicolo già immatricolato in un altro Stato membro dell'Unione europea, si legge nel decreto, il certificato di revisione rilasciato da tale Stato sarà riconosciuto valido in Italia a condizione che tenga conto della frequenza dei controlli in Italia. Il certificato di revisione rimane comunque valido in caso di trasferimento di proprietà del veicolo relativamente al quale è stato rilasciato un valido attestato di controllo tecnico periodico.

IL CONTACHILOMETRI - Il certificato riporterà anche il numero di chilometri percorsi dal veicolo. Durante la revisione, si legge nel decreto, verrà effettuato il controllo e la lettura del contachilometri, se di normale dotazione. Una misura pensata per contrastare chi cerca di manomettere il contachilometri.

GLI ISPETTORI - A svolgere le revisioni saranno "ispettori ministeriali" o, nel caso di centri di controllo privati, "ispettori autorizzati che soddisfano i requisiti minimi di competenza e formazione".



OBBLIGO DI REVISIONE - In base alla normativa, gli intervalli per la revisione rimangono gli stessi: il primo controllo deve essere effettuato dopo 4 anni dalla prima immatricolazione e poi ogni 24 mesi. Chi circola con una vettura non revisionata rischia una multa che va da 168 a 674 euro, che può raddoppiare in caso di recidiva. Torneremo in modo più approfondito su questa novità prima del 20 maggio. (ASAPS)

Sottosezione Polizia Stradale di Forlì
Grosso sequestro di sigarette di contrabbando sulla A14



Alle 17,10 di giovedì 10 maggio, pattuglie durante servizi vigilanza autostradale, presso casello di Cesena nord della A14, hanno proceduto al controllo del furgone 35 qf, marca Renault, targa italiana, con a bordo il solo autista risultato cittadino romeno, identificato in

B.C.C. di anni 29, residente a Cisterna di Latina (LT). A seguito della palese agitazione mostrata dal conducente gli agenti della Sottosezione hanno proceduto ad un accurato controllo al carico del veicolo, dove venivano rinvenute, occultate da numerosi rotoli di lana di vetro nonché dentro a un serbatoio cilindrico di plastica, trasportato sul mezzo, circa 5 quintali di tabacco lavorato estero, senza il marchio dei monopoli di stato. Vista l'ipotesi di reato di cui all'art. 291 bis e ter del D.P.R. 43/73, sentito il P.M. di turno, i poliziotti hanno proceduto all'arresto di B.C.C., ed al sequestro dell'automezzo e del suo contenuto.

Domani l'arrestato comparirà davanti al giudice del dibattimento per la convalida e il contestuale giudizio. (ASAPS)

Franco Gabrielli confermato capo della Polizia



Non una proroga ma una conferma nell'incarico. Il Consiglio dei ministri ha deciso nella riunione di oggi a Palazzo Chigi che il mandato del capo della Polizia Franco Gabrielli non scadrà il 19 maggio, a conclusione del biennio stabilito

per le nomine di vertice dal Governo Renzi. Nel corso della riunione è stato deciso anche di estendere di un anno l'incarico del Ragioniere Generale dello Stato, Daniele Franco, in carica dal 20 maggio 2013. La decisione di questa mattina segue alla proroga già stabilita due mesi fa con specifico decreto del presidente del Consiglio, dei vertici dei Servizi segreti. Un ulteriore anno per il prefetto Alessandro Pansa, a capo del Dis, e Alberto Manenti alla direzione dell'Aise. Un provvedimento preso anche in base a un parere espresso dal Copasir, il Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica.

Il caso del prefetto Gabrielli, però, è diverso. Perché non di proroga si tratta, bensì di conferma. E in assenza di un governo, la scadenza del 19 maggio avrebbe rischiato di creare un vuoto al vertice di uno degli incarichi istituzionali più importanti, soprattutto in considerazione della situazione internazionale e della minaccia terroristica che continua a incomberare. Il mandato, quindi, non avrà scadenza, ma sarà, eventualmente, soggetto alla valutazione del governo che verrà.

«La conferma di Franco Gabrielli a capo della Polizia è stato un provvedimento straordinariamente opportuno e necessario in un momento così delicato e con impegni su più fronti per il sistema sicurezza del nostro Paese - ha commentato il segretario dell'Associazione nazionale funzionari di polizia (Anfp) Enzo Letizia - Specie nei momenti di incertezza politica è indispensabile che le istituzioni a difesa della sicurezza dei cittadini abbiano una guida certa, capace ed incisiva come è stata in questi anni quella di Gabrielli».

A gennaio scorso, il Consiglio dei ministri aveva prorogato di un anno il mandato del comandante dei Carabinieri, Tullio Del Sette, che sarebbe scaduto 24 ore dopo, e gli incarichi del capo di Stato maggiore della Difesa, Claudio Graziano, e di quello dell'Esercito, Danilo Errico, i cui mandati sarebbero scaduti alla fine di febbraio.»

di **Cristiana Mangani**
da **ilmessaggero.it**

Walter Dondi lascia la direzione di Unipolis
Il Consiglio della Fondazione nomina Marisa Parmigiani



Il Consiglio di Amministrazione della Fondazione Unipolis, nella riunione del 19 aprile 2018, ha nominato Maria Luisa, "Marisa", Parmigiani nel ruolo di Consigliere delegato e Direttore, in sostituzione di Walter Dondi che

ha rassegnato le dimissioni a seguito della decisione di andare in pensione, avendone maturato i requisiti già da qualche tempo. Dondi, che ricopriva l'incarico di Consigliere delegato dal luglio 2007 e di Direttore dal luglio 2010, rimarrà nel Consiglio di Amministrazione e nel Comitato di Presidenza. Il Presidente di Fondazione Unipolis, Pierluigi Stefanini e l'intero Consiglio hanno ringraziato Dondi per la positiva attività svolta nel corso di tutti questi anni e rivolto i migliori auguri di buon lavoro a Marisa Parmigiani. Marisa Parmigiani, già Consigliere e componente il Comitato di Presidenza, è laureata in filosofia all'Università Statale di Milano, ha 46 anni ed è Responsabile della Sostenibilità del Gruppo Unipol dal 2010. Ha maturato vent'anni di esperienza sul tema sia come consulente che in impresa, sia in qualità di past-Segretario generale di Impronta Etica.

da **Sito Fondazione Unipolis**

Riposo regolare preso in cabina. Non solo non vale come riposo, ma ora anche in Italia c'è la sanzione ed è assai pesante



Ministero dell'Interno, con la circolare prot. 300/A/3530/18/113/2 del 30 Aprile 2018, è tornato sulla vexata quaestio del divieto di prendere il riposo settimanale ordinario nella cabina del camion. Lo ha fatto alla luce

della Sentenza della Corte di Giustizia U.E, datata 20 Dicembre 2017, che ha confermato questo divieto. Dopo aver preso atto della mancanza, in Italia, di una specifica sanzione amministrativa relativa a tale fattispecie, a differenza di quanto accade in altri Paesi dell'U.E - ad es. in Germania, Francia e Belgio e a seguito di consultazioni intercorse con il MIT, il Ministero dell'Interno ha stabilito che il riposo settimanale regolare effettuato a bordo del mezzo, va considerato come non goduto.

Di conseguenza, la sanzione da applicare all'autista sorpreso a svolgere questo riposo nella cabina del camion, è quella prevista dall'art. 174, comma 7 del c.d.s, nell'ipotesi più grave indicata nel terzo periodo (mancato rispetto dei limiti prescritti per oltre il 20%), ovvero del pagamento di una somma di denaro da €. 425 ad €. 1701, somma che è aumentata di un terzo, quando la violazione venga commessa dopo le ore 22 e prima delle ore 7 (art.195, comma 2 bis del c.d.s), con il ritiro temporaneo dei documenti di guida e l'intimazione a non riprendere il viaggio fino al completamento del

prescritto riposo nella modalità corretta. Va peraltro ricordato come, ai sensi dell'art. 202, comma 2 bis del c.d.s, il pagamento in misura ridotta va fatto immediatamente nelle mani dell'agente accertatore, a meno che l'interessato non presti cauzione o decida di non pagare con conseguente fermo del mezzo per un periodo non superiore a 60 gg (commi 2 ter e 2 quater, art. 202 c.d.s).

In caso di pagamento immediato, si applica la riduzione del 30% prevista dall'art. 202 comma 1 C.d.S. La violazione - precisa il Ministero - può essere accertata esclusivamente nel momento in cui è commessa (quindi, in flagranza), per cui non sono ammesse contestazioni a posteriori fondate sull'analisi delle registrazioni del tachigrafo relative alle giornate precedenti il controllo su strada.

da **assotir.it**

Indagine sui rifiuti tossici: cittadinanza onoraria alla Polizia stradale di Aprilia



Si è svolta nell'ambito di una Giornata della Legalità promossa dal Comune di Aprilia in collaborazione con la Polizia di Stato, la cerimonia di conferimento della Cittadinanza Onoraria

al Distaccamento della Polizia Stradale territoriale, seguita dall'esibizione (per la prima volta in Città) della Fanfara della Polizia di Stato.

L'occasione ricade nella stessa settimana in cui la Repubblica Italiana celebra il 25 aprile, Anniversario della Liberazione dal nazifascismo, concomitante quest'anno con l'82esimo della Fondazione di Aprilia.

Dopo la seduta straordinaria del Consiglio Comunale presso la Sala Consiliare "Luigi Meddi" del Comune di Aprilia, al Teatro Europa si è esibita la Fanfara, con la partecipazione delle scolaresche, fatto significativo perché inserito in un percorso di educazione alla legalità promosso dalla stessa Polizia di Stato e sostenuto dal Comune di Aprilia.

Il riconoscimento onorifico della Cittadinanza Onoraria viene conferito al Distaccamento della Polizia Stradale di Aprilia per l'esito positivo dell'indagine denominata "Dark Side", che lo scorso 27 luglio ha permesso di porre fine ad un reato ambientale dagli effetti gravissimi per il territorio, l'occultamento di rifiuti tossici in una cava abbandonata nella periferia apriliana.

di **Raffaella Patricelli**
da **ilmessaggero.it**



ed ancora...



Arriva la targa intelligente che paga le multe e chiama i soccorsi

Sarà testata a Dubai e in California e sarà costruita con un pannello a led con un trasmettitore GPS



Faenza

Salvata dal tentativo di suicidio: il commovente abbraccio sull'argine del fiume

La donna ha chiamato la Polizia spiegando che la sorella le aveva manifestato propositi suicidi, dicendole di essere intenzionata a gettarsi da un ponte sul fiume



Rc Auto, la polizza sarà «portabile» anche per le coppie di fatto



Penne

Poliziotto salva per due volte un aspirante suicida

L'agente Marco Melone, intento a fare footing, ha notato una maglia appoggiata sulla balaustra e con lo sguardo si è accorto di un corpo che annaspava tra le acque. A tentare di togliersi la vita è stato un uomo di 74 anni



Prato

La Polizia Stradale recupera il tandem rubato a "Edo", bambino autistico derubato della sua preziosa bicicletta

Un giovane immigrato romeno riconosce il tandem e lo consegna alla Specialità, dopo una settimana di frenetica ricerca e di impressionante solidarietà. La sorpresa arriva nel mezzo della Festa della Polizia



Ancora sul passo del Bracco "santuario dei motociclisti" che spesso lo interpretano come una pista

Egr. Dott. Biserni, ebbi modo di scrivervi alcuni anni or sono per la nota questione dei motociclisti al passo del Bracco e purtroppo dopo così tanto tempo la situazione non è cambiata, infatti questa bella e panoramica strada, ricca di curve e veloci rettilinei piace sempre di più ai centauri che durante i fine settimana soleggiati la percorrono ad andatura molto sostenuta, certamente non rispettando il codice della strada che prevede per oltre 20 km il divieto di sorpasso. Ovviamente non è così, chi viaggia in auto è costantemente superato dai motociclisti che evidentemente non hanno tempo da perdere e preferiscono esporre loro stessi e gli altri ignari viaggiatori al rischio della loro ed altrui incolumità.



Per farLe un esempio di quanto è grave la situazione Le posso inviare video filmati dove addirittura vengo superato in curva sulla destra. Questo non è normale e la possibilità che chi è alla guida possa subire o involontariamente determinare un incidente è una ipotesi tutt'altro che lontana. Esiste un tratto di questa statale (tra la progressiva 459+000 e la progressiva 454+000) dove le moto corrono a velocità decisamente pericolose, solo la presenza delle FF.OO. in questi anni ha permesso di evitare il peggio. Purtroppo Polizia e Carabinieri ci riferiscono di non potere fare molto per interrompere questo pericoloso malcostume, le moto infatti segnalano il sopraggiungere delle pattuglie riducendo la loro velocità prima di incrociarle.

Allora come fare, premesso che anche gli autovelox non sono uno strumento sufficiente a indurre al buon senso? Io sono molto preoccupato per quanto accade e quanto potrebbe accadere ad una famiglia che si trovi al Bracco una domenica di primavera, tra le moto che corrono, i ciclisti che cercano di scansarsi, i residenti che si barricano in casa loro per non alimentare sterili ed inconcludenti alterchi.

Ci vorrebbe un po' più di educazione, questo è certo, ma anche meno omertà tra la categoria degli amanti delle due ruote, denunciando chi corre e non rispetta le regole, temo però sia un'utopia, se oggi siamo ancora in queste condizioni è evidente che al Bracco lo spirito corporativo è davvero molto, molto forte.

Cari saluti

G.S. Liguria

Lei ci ripropone il problema del passo del Bracco preso di fatto come una sorta di pista (aperta al pubblico) dagli appassionati di moto con le relative sistematiche violazioni e conseguenti rischi.

Se tuttavia siamo arrivati a un punto nel quale Polizia e Carabinieri dichiarano la loro impotenza nel contrastare il fenomeno allora vuol dire che questo Paese è destinato a convivere con l'arbitrio e la violazione delle norme che si fa sistema. Incoraggiante!

In effetti in Italia si è fatto di tutto per delegittimare le forze di polizia, per rendere vana la loro capacità di intervento. Nel frattempo - è sotto gli occhi di tutti - si sta criminalizzando anche tutto il sistema di contrasto e controllo elettronico della velocità con la messa sotto processo di tutte le apparecchiature (con le quali onestamente bisogna anche dire che in qualche caso si è esagerato utilizzandole più in ragione di cassa che di vere logiche di sicurezza) e anche degli stessi etilometri. Insomma si sta buttando via il bambino con l'acqua sporca.

Noi siamo stati e siamo ormai uno degli ultimi baluardi a difesa della sicurezza stradale, ma a nostra volta siamo continuamente sotto attacco e purtroppo abbiamo un sempre più debole sostegno.

Le consiglio ancora di inviare intanto una sua circostanziata memoria (possibilmente corredata di eloquenti video) sullo stato delle cose ai prefetti, questori e ai comandi della Polizia Stradale, dei Carabinieri e delle Polizie Locali, competenti per territorio.

Cordiali saluti.

Giordano Biserni

Il torto di essere vittime

di Stefano Guarnieri



Quando il presidente Biserni ha visto il mio libro mi ha fatto una bella domanda: "Stefano ma perché un altro libro?" E allora proviamo a rispondere cercando di riassumere le motivazioni principali.

Quando nel giugno del 2010, a seguito dell'omicidio stradale di mio figlio Lorenzo, sono diventato vittima di un reato ho iniziato un percorso ignoto ma che mi immaginavo profondamente diverso. Nel mio immaginario pensavo



Caro Lorenzo, l'amore per te ci accompagna ogni giorno e ci fa sentire meno soli. Noi siamo stati, siamo e saremo per sempre insieme a te. Babbo, mamma e Vale

che il "sistema giustizia" inteso in senso largo (polizie, giudici, amministrazioni, avvocati, assicurazioni, scuola...) si prendesse cura della vittima, la tenesse in forte considerazione. In realtà nella mia esperienza, nel mio percorso ben poco di tutto questo è accaduto. Mi sono spesso sentito ai margini, quasi dessi fastidio. Nell'aula del tribunale durante il processo di primo grado all'omicida di mio figlio mi è venuto anche un dubbio: "Ma sono la vittima o sono il colpevole" per come sono stato trattato.

Da lì, oltre alla battaglia per l'Omicidio Stradale portata avanti e vinta con ASAPS e tanti altri, mi sono occupato anche di provare a capire il perché di certi comportamenti cercando di influenzare per cambiarli. Cose buone, che descrivo nel libro, nei confronti delle vittime sono state fatte dalla Polizia di Stato e dall'ANIA con i progetti Chirone (linee guida per il trattamento delle vittime) e ANIA Cares (servizio di pronto soccorso psicologico per le vittime di violenza stradale). Niente o molto poco è stato fatto invece dal sistema giustizia in senso stretto (magistratura e avvocati) nonostante l'entrata in vigore della direttiva comunitaria 29 del 2012 che stabilisce le norme minime in materia di diritti delle vittime di reato.

Una motivazione pertanto è stata quella di far conoscere meglio una parte del sistema che ha fatto delle cose buone e stimolare chi invece non si è ancora mosso.

Non ce l'ho fatta a non cadere nella tentazione di indicare dei possibili cambiamenti che potrebbero aiutare a rimuovere questi problemi e a sostenere chi si trova nella condizione di vittima. So bene, però, che far

cambiare dei comportamenti consolidati è cosa difficilissima. Probabilmente questo piccolo saggio servirà a finanziare con le copie vendute le attività della nostra Associazione (e questo sarà importante), ma non servirà a cambiare, nell'immediato, il comportamento di polizia, impiegati pubblici, giudici, avvocati ecc.

Che cosa mi aspetto allora da questo libro? Sarei contento se alcuni operatori nel settore della giustizia, come poliziotti, giudici, avvocati, dopo aver letto questo testo acquisissero la consapevolezza che "con le vittime di reati stradali c'è un problema da risolvere".

Lo stesso vorrei accadesse ai politici, che potrebbero lavorare con convinzione per cambiare certe procedure e certe leggi in difesa dei diritti delle vittime.

Ma soprattutto vorrei che gli amici, le persone che conosco, i giovani, tutti coloro che comprenderanno il libro per sostenere l'associazione si rendessero conto che il trattamento irrispettoso delle vittime è un problema di civiltà che esiste in Italia. Mi piacerebbe che fossero un po' indignati e quindi motivati a cambiare lo "status-quo", come hanno già dimostrato di saper fare con il tema della legge sull'omicidio stradale, e che dall'energia di ognuno di loro partisse un'onda inarrestabile di richiesta di cambiamento. Tutti questi sono desideri, possibili, ma pur sempre desideri.

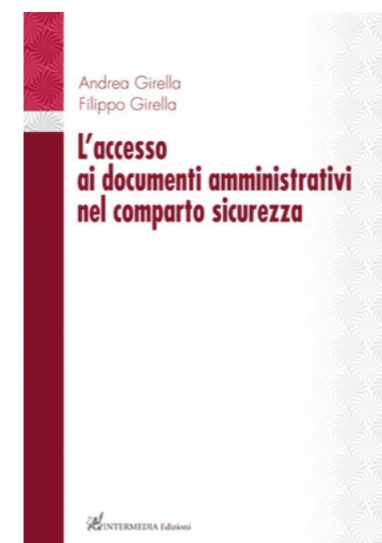
Accanto a questi desideri ho però anche una certezza,

quella di aver provato a dare voce a chi voce non ha più: al mio Lorenzo e a tutte le persone innocenti che sono state come lui uccise da guidatori irresponsabili. E questo, oltre che un atto dovuto nei loro confronti, sono convinto che rappresenti già un punto di partenza per il cambiamento. Per ricordare sempre che ogni crimine ha almeno una vittima e ogni vittima ha diritto ad avere una voce.

Il libro può essere acquistato su Amazon o attraverso il sito dell'associazione www.lorenzo-guarnieri.com (per i fiorentini anche nelle librerie Giunti a Firenze). Prezzo del libro Euro 14.

L'accesso ai documenti amministrativi nel comparto sicurezza

di Andrea Girella e Filippo Girella



Il cosiddetto Comparto Sicurezza è stato giustamente considerato dal legislatore un ambito particolare, che non può essere assimilato ai quattro grandi comparti del pubblico impiego. La sua particolare funzione e il delicato settore in cui operano i suoi appartenenti hanno convinto il legislatore che questo comparto dovesse avere una trattamento particolare, proprio in virtù della sua delicata mission istituzionale. In questo contesto l'accesso ai documenti amministrativi nel Comparto Sicurezza rappresenta uno strumento di trasparenza e di tutela dei diritti che spesso i singoli responsabili di uffici e comandi tendono a negare o comunque a limitare, come è dimostrato dall'ampio contenzioso che si è creato in materia e dalle numerose bocciature dell'operato di molti dirigenti da parte del Giudice Amministrativo. Il testo mette a disposizione del lettore non solo la conoscenza della norma in modo razionale ed ordinato, ma anche l'importante contributo che la giurisprudenza ha dato nel corso degli anni per definire i confini di un settore tanto delicato della vita amministrativa.

Andrea Girella, Ufficiale Superiore del Corpo della Guardia di Finanza, è autore di monografie professionali e collabora a riviste specialistiche nella materia di pubblica sicurezza. Esperto di sicurezza economica-finanziaria, Consigliere giuridico nelle FF.AA., ha svolto docenza in corsi organizzati da Università, Istituti militari ed altri Enti pubblici e privati. E' attualmente membro del Comitato Scientifico del Master in

Scientific Intelligence (link Campus University) e della Rivista Sicurezza Urbana - Rivista giuridica di polizia (Maggioli editore).

Filippo Girella, sostituto commissario della Polizia di Stato, laureato in Scienze Politiche, è segretario nazionale dell'Ugl Polizia di Stato. Dal 1997 si occupa della tutela dei diritti degli operatori di polizia, anche con interventi su riviste specializzate, docenze presso gli istituti di formazione della Polizia di Stato e la partecipazione a convegni e seminari. E' coautore del libro "L'ordine pubblico di polizia".

- Internedia Edizioni
- Pagine 165
- Prezzo di copertina euro 15,00 - Sconto del 30% per i soci ASAPS

Polizia Stradale di Catania - 1956



1956 - Cosimo Russo con altri colleghi in servizio sull'Etna presso il rifugio Sapienza

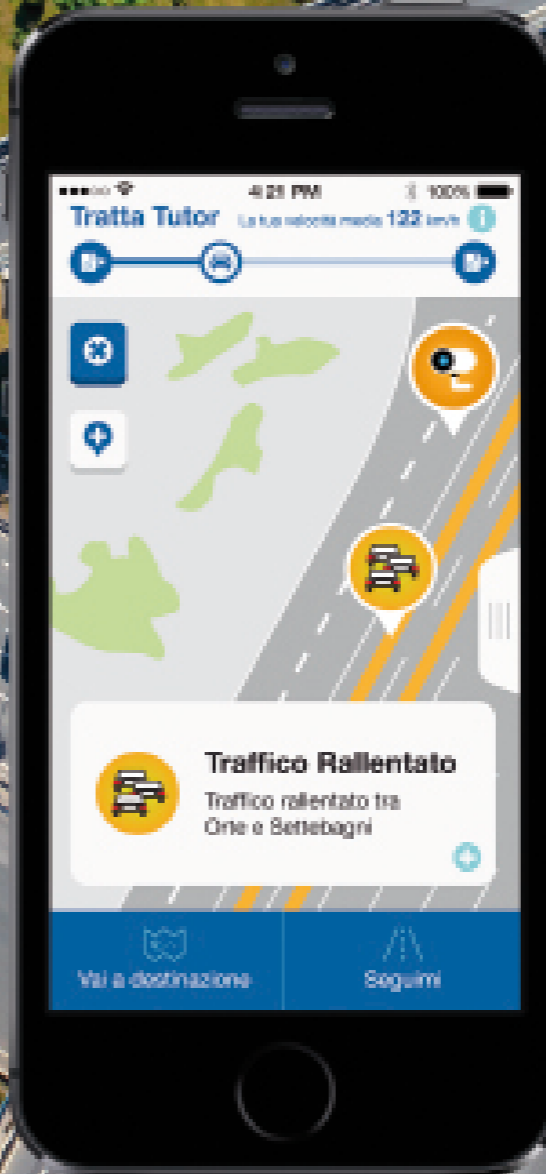


1956 - Cosimo Russo con altri colleghi in servizio sull'Etna presso il rifugio Sapienza



1956 - Cosimo Russo con altri colleghi

DOVE VAI SENZA MY WAY?

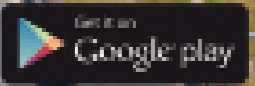
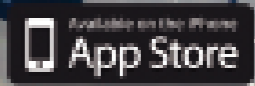


My Way è la app innovativa, gratuita e geolocalizzata che ti accompagna in viaggio e a lavoro con informazioni real time sul traffico, sul tutor e sui servizi in autostrada.

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 controvenzioni estere.

www.safety21.it



S21
PEDONE SICURO 2.0