

ilCentaurio

Organo Ufficiale ASAPS



ASAPS

Associazione
Sostenitori
Amici
Polizia
Stradale

Visita il sito ufficiale:
www.asaps.it

ASAPS

30 ANNI

1991-2021

spesi tutti per la sicurezza sulle strade

**ASAPS: nasce il nuovo
Osservatorio ciclisti**

**IT-Alert il nuovo sistema
di allerta pubblico
di Protezione Civile**

**Controllo della
temperatura dei vaccini
durante il trasporto**

NOTIFICA ALL'ESTERO DELLE SANZIONI

Gestione Verbali e Recupero Crediti in Tutto il Mondo

I NOSTRI SERVIZI VERSO L'ESTERO
in viaggio verso un'era di servizi innovativi:



GESTIONE VERBALI ESTERO

Tramite il software gestionale interno, offriamo un servizio su piattaforma web che consente di gestire tutto l'iter di ogni singola infrazione in modo chiaro e trasparente notificando in tutto il mondo.



RECUPERO CREDITI INTERNAZIONALE

Attraverso il nostro network internazionale gestiamo la fase di sollecito, recupero crediti extragiudiziale e giudiziale in tutto il mondo.
Servizio che completa nella sua totalità la notifica all'estero.



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

Anno 28 - Marzo 2021 N° 237
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
Foto3 Industria Grafica S.p.A.
Via Turbigo, 11/B
20022 Castano Primo (MI)

Grafica - Impaginazione
Adhoc di Michaela Alberghi
Via San Massimiliano Kolbe, 22/A
48125 Ravenna
Tel. 0544.1880531
info@adhoc-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,
Luigi Altamura, Antonio Vernia,
Giuseppe Moriconi, Gianluca Fazzolari,
Raffaele Chianca

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: abbonamenti@centauro@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 - 2021



il Centauro
L'informazione sulla Sicurezza Stradale



Marzo 2021

Editoriale

3 **ASAPS**
30 anni spesi tutti per la sicurezza sulle strade
di Giordano Biserni

30° anniversario ASAPS

6 **I miei trent'anni nell'ASAPS**
di Franco Corvino

8 **L'ASAPS, trent'anni dopo: gioie e dolori di un movimento che, sulla sicurezza stradale, ha cambiato la coscienza di un popolo**
di Lorenzo Borselli

12 **Trent'anni sull'onda della sicurezza stradale, tra campagne culturali e rinnovamento del quadro normativo**
di Ugo Terracciano

14 **Le Lezioni che ASAPS mi ha insegnato sul percorso della sicurezza stradale e su quello della vita!**
di Stefano Guarnieri

16 **30° Anniversario ASAPS**
Tanta acqua sotto i ponti, qualche macchina, veri amici
di Roberto Rocchi

18 **30° Anniversario ASAPS**
ASAPS: non solo polizia stradale, ma una mano tesa a chi soffre
di Roberto Rocchi

20 **Operazione nostalgia ...**
I miei ultimi trent'anni trascorsi insieme ad ASAPS
di Raffaele Chianca

24 **ASAPS 30 anni per la formazione dal ciclostile al webinar**
di Gianluca Fazzolari

Sicurezza

26 **IT-Alert: il nuovo sistema di allerta pubblico di Protezione Civile**
di Luigi Altamura

Attualità

40 **Strumenti di cooperazione di polizia: i canali di condivisione e i codici di gestione delle informazioni scambiate con e da Europol**
di Lorenzo Savastano

44 **L'ordinanza fiorentina con l'estensione dell'obbligatorietà del casco per tutti i conducenti di monopattini elettrici e la successiva ordinanza del TAR Toscana dell'8 febbraio 2021**
di Matteo Maria Berti

48 **Societas delinquere non potest?**
di Paolo Carretta

51 **Controllo della temperatura di conservazione dei vaccini durante il trasporto**
di Rocco Panetta

Comunicati stampa

28 **ASAPS: nasce il nuovo Osservatorio Ciclisti**

29 **Monopattini**
ASAPS rilancia il tema della sicurezza sulla micromobilità elettrica dopo il secondo decesso in Italia

Al vostro servizio

34 **Tempi di guida e di riposo**
Riposo giornaliero e microinterruzioni

Sulle strade d'Europa e del mondo

43

Campagna iscrizioni ASAPS

56

Motori

52 **Perché continuare a parlare di etica nella guida su strada?**
di Riccardo Matesic

Giurisprudenza

30 a cura di Franco Corvino e Girolamo Simonato

I vostri quesiti

32 a cura di Franco Medri

Scrivono di noi

36

Psicologia

54 **Le età del COVID**
di Davide Strocchio

Notizie lampo

58

Posta

62

Libri

63

Amarcord

64

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

il Centauro

S APIDATA S.p.A.

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:
Socio ASAPS Forze di Polizia: **euro 78**
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 2021
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!

ASAPS

30 anni spesi tutti per la sicurezza sulle strade



Trenta anni sono una fetta larga della vita di una persona. L'ASAPS è stata fondata nel 1991 e avere compiuto i trenta anni è per noi un traguardo veramente importante, soprattutto se si pensa che proprio in quel 1991 qualche altolocato funzionario ci pronosticò 6 mesi di vita... Invece eccoci ancora qua! Avremmo voluto festeggiare questo traguardo in modo diverso ma la pandemia ce lo impedisce, aspetteremo tempi migliori.

Eravamo 16 incoscienti appartenenti alla Polizia Stradale di varie Sezioni della Romagna, territorio ad altissima vocazione infortunistica segnato dagli anni '80 dal triste fenomeno delle cd "stragi del sabato sera" che hanno strappato alla vita centinaia di ragazzi spesso con una età media di 20 anni e comunque inferiore ai 30 anni. Un vero stragismo stradale che ogni anno tracciava oltre 1.000 croci per incidenti che avvenivano nelle sole 16 ore maledette che vanno dalle 22 alle 6 del venerdì sul sabato e del sabato sulla domenica. Nella sola Romagna perdevano la vita una quarantina di ragazzi l'anno! In quel periodo ci rendemmo conto che si doveva fare qualcosa in più. Il contrasto all'alcol era in pratica inesistente, la parola etilometro ci faceva venire in mente più una attività da sommelier che di contrasto alla guida in stato di ebbrezza. Il Caps di Cesena la prestigiosa (allora) università della Polizia Stradale aveva sospeso i corsi specialistici sostituiti dai corsi ordinari per allievi agenti.

La Specialità pativa una forte carenza di strutture adeguate di mezzi specialistici. Decidemmo di fare qualcosa, di impegnarci direttamente. Qualcuno suggeriva la crea-

zione di un sindacato specifico della Stradale, idea che rifiutammo sul nascere perché di sindacati ce ne erano già allora fin troppi. No noi dovevamo impegnarci per offrire un servizio ai cittadini con una chiave di lettura da addetti ai lavori e nello stesso tempo pensavamo di fornire – come poi abbiamo fatto – strumenti professionali agli operatori della sicurezza stradale di qualsiasi corpo di polizia.

Grazie all'entusiasmo e alla fiducia che ci eravamo conquistati riuscimmo in una iniziale doppia impresa certamente non facile. Raccogliere il consenso di colleghi provenienti da sigle sindacali diverse e spesso in contrasto fra loro, ma avevamo la forza di noi fondatori di provenienza sindacale diversa ed eterogenea e poi, ma col tempo, riuscimmo a conquistare anche la stima e spesso l'adesione anche di appartenenti ad altre forze di polizia dello Stato e delle Polizie Locali, mica una roba semplice eh... ve lo assicuro.

Di lì fu un susseguirsi di iniziative, innanzi tutto capimmo subito che la sicurezza stradale si incrociava inevitabilmente col business economico delle discoteche, dei locali della notte in genere, dei rivenditori di alcolici, una montagna molto alta da scalare... Orari delle disco senza confini, vendita dei superalcolici vera fonte di guadagno (anche oggi) senza limiti di orario.

Piano piano entrammo nell'arena con precise analisi e proposte. Raccogliemmo molto consenso fra gli operatori di polizia ma ci facemmo un invidiabile numero di nemici che poi ci hanno sempre ostacolato.

Ma noi tosti andammo avanti a testa bassa. Cominciammo a conseguire i primi risultati col dibattito sulla limitazione degli orari delle discoteche e della vendita degli alcolici in genere. Galvanizzati anche dal fatto che il numero dei ragazzi morti sulle strade cominciava a diminuire.

Avanti poi con altre battaglie. Per esempio, avete in mente i cartelli di colore marrone con la numerazione dei cavalcavia sulle autostrade? Bene quella è stato uno dei primi risultati conseguiti da ASAPS. Era l'epoca del lancio dei sassi dai cavalcavia che avevano causato a metà degli anni '90 diverse vittime e feriti. Basti ricordare la tragedia del 27 dicembre 1996 sull'autostrada Torino – Piacenza nella quale perse la vita la giovane Maria Letizia Berdini di 31 anni ad opera di 3 giovani che volevano vincere la noia... e andavano a lanciare sassi dai cavalcavia. Per questa proposta fummo sbertucciati nella trasmissione Moby Dick dal conduttore televisivo dell'epoca. Ma l'abbiamo poi avuta vinta. E possiamo aggiungere fra i nostri risultati anche la chiusura dei varchi autostradali che consentivano a qualche incosciente di fare folli inversioni di marcia e è stato nostro anche l'impegno per la collocazione di cartelli di divieti di accesso maggiorati a sfondo giallo per inibire ingressi in autostrada contromano.

Nel 1995 era poi nata la nostra rivista ufficiale il Centauro il magazine ufficiale dell'ASAPS che da un quarto di secolo racconta la strada e quanti si impegnano per renderla più sicura, fornendo anche strumenti di apprezzata lettura professionale col contributo di tanti autori e firme appartenenti ai vari corpi di polizia dello Stato e alle Polizie Locali. Rivista che è stampata e disponibile per tutti i soci on line ancora oggi. Mentre la nostra rete di referenti (a cui va la mia gratitudine) si infittiva raggiungendo il numero di quasi 600, distribuiti nei vari uffici della Stradale e delle altre forze di polizia noi andavamo avanti a testa bassa fornendo testi, sinossi prontuari, schede operative ai soci e rispondendo ai loro quesiti sulle regole spesso complesse del codice e sul trasporto merci.



Iniziò il nostro impegno anche sul versante della educazione stradale al fianco della Fondazione Unipolis prima col progetto Sicurstrada, col quale abbiamo girato per 25 anni molte scuole superiori un po' in tutta Italia per parlare ai ragazzi, per portare la nostra esperienza, per raccontare a loro cosa voleva dire suonare un campanello alle 5 del mattino per dire a un papà e a una mamma che un loro figlio non sarebbe mai più tornato a casa a causa di uno schianto! Eravamo stanchi di queste tragedie. Partirono le nostre campagne per la sicurezza stradale fra le quali una delle più apprezzate e condivise fu quella che diceva: "E' meglio che torni a casa un figlio senza patente, che una patente senza tuo figlio...!"

Negli anni scorsi proprio la carenza di etilometri fermi per troppo tempo per le revisioni portò l'ASAPS ad una denuncia pubblica e documentata della situazione. Se ne occupò anche Striscia la notizia con Valerio Staffelli che consegnò un tapiro all'allora ministro dei Trasporti Graziano Delrio. Quanti incontri felici in quegli anni, penso al prof. Franco Taggi dell'ISS grande esperto dell'epidemiologia della sinistrosità stradale. Quante cose ci ha insegnato sul rischio velocità e alcol! Ma tanti altri amici ci hanno aiutato e sostenuto.

Poi cominciammo ad avere spazi in molte trasmissioni radiofoniche come Italia Istruzioni per l'uso... su Rai Radio

Impegniamoci contro le stragi del sabato sera
Più controlli sulle strade

**E' meglio che torni a casa
un figlio senza patente
che una patente senza figli!**



ASAPS
Associazione Nazionale
Rivoluzionari
Per la
Sicurezza
Stradale

www.asaps.it

il Centauro
La rivista nazionale della Sicurezza

ASAPS un sostegno alla Sicurezza... di tutti

1 al mattino all'alba e dopo anche su Isoradio con interventi informativi sui temi della sicurezza stradale.

Di seguito cominciamo a dare vita ad una serie di Osservatori sulla sinistrosità per fornire dati in tempo reale, senza attendere, oltre un anno dopo, quelli ufficiali. Da principio realizzammo gli Osservatori sulla Pirateria stradale, sui Contromano, sugli Sbirri Pikkiati (le aggressioni alle divise mentre operano su strada), incidenti con bambini, Stragi del sabato sera, poi se ne sono aggiunti molti altri: gli incidenti con animali, gli Osservatori degli incidenti plurimortali, e da ultimo quelli con pedoni, quelli con monopattini e ciclisti. In totale 21 Osservatori targati ASAPS, dai quali la stampa nazionale e a volte anche quella estera prendono spunto.

Il nostro impegno non ha conosciuto soste. Negli anni l'ASAPS è stata convocata più volte per audizioni parlamentari presso la Commissione Trasporti della Camera sui temi della riforma del Codice della strada e della sicurezza stradale.

Ma la battaglia con il connotato più evidente nello scorso decennio per l'ASAPS è stata quella a favore della legge sull'Omicidio stradale e il nostro cammino si è incrociato con Stefania e Stefano Guarneri che dopo aver perso il loro Lorenzo in un tragico incidente stradale causato da un ubriaco alla guida si sono impegnati con determinazione, capacità e generosità per arrivare al traguardo di questa legge, con loro ASAPS e l'associazione Gabriele Borgogni di Firenze. Un impegno durato 4 anni. Nessuno credeva che avessimo potuto raggiungere questo risultato, sappiamo come è finita.

L'ASAPS si è sempre caratterizzata come voce libera e autonoma sul terreno della sicurezza stradale e nonostante che abbia occupato uno spazio di forte credibilità nell'opinione pubblica e nel mondo della comunicazione, voi non avete mai visto la sigla ASAPS affiancata in iniziative ed eventi connessi con la sicurezza stradale organizzati dai grandi marchi istituzionali ed economicamente potenti. Sapete bene a quali mi riferisco. Neppure le Istituzioni hanno gradito il nostro ruolo perché avevamo il difetto congenito di non essere omologabili o gestibili e avevamo la forza di produrre dati indiscutibili che a molti davano e danno fastidio. Non dimenticherò mai quando come soci fondatori andammo nel 1991 a presentare l'ASAPS a un prefetto del Ministero responsabile delle Specialità il quale di fronte ai dati che fornivamo e alla nostra preoccupazione ci disse "quei dati li conosciamo bene ma conta più un ferito in una piazza che 100 morti sulle strade". Io rimasi personalmente sconvolto ed ebbi solo la forza di balbettare che le famiglie di quelle vittime della strada forse non erano d'accordo. Decidemmo proprio per questo di andare avanti a testa bassa. Da allora con la mia squadra spesi sicuramente le mie migliori energie con la connotazione della forte determinazione e grande passione che - credo - mi siano riconosciute da molti.

Non posso neanche dimenticare i numerosi aiuti che abbiamo inviato negli anni nelle zone terremotate d'Italia con vere piccole colonne mobili con l'insegna ASAPS (ne parliamo in apposito articolo su questo stesso numero a pag. 18) e l'aiuto dato alle famiglie dei numerosi caduti della forze di polizia.

Lasciatemi dire un grazie particolare ai 16 soci fondatori di ASAPS e in particolare al vice presidente Franco Corvino e ad Ernesto Forino che ci ha accompagnato negli anni, e un grazie alla squadra forlivese che tiene in piedi la sigla col suo quotidiano impegno. Un grazie di cuore a tutti i consiglieri nazionali per il loro sostegno. Grande gratitudine anche ai nuovi amici che ci affiancano oggi nel prezioso lavoro di raccolta dei dati, di notizie, nell'organizzazione dei webinar e nella elaborazione del materiale professionale per i soci.

Se dicessimo 30 anni e non sentirli mentiremmo, ma andiamo ancora avanti incoraggiati dal nostro socio e grande amico Mario Nocciolini quasi 88 anni, del primo corso della Polizia Stradale del 1957, che ogni mattina viene ad aprire la sede dell'associazione alle 8. E finché è così presente Mario noi come facciamo a mollare? Ci rimane la soddisfazione di sapere che quando siamo nati nel 1991 si contavano quasi 8.000 morti sulle strade, nel 2019 sono stati 3.173. Le stragi del sabato sera causavano oltre 1.000 vittime l'anno, oggi poco più di 200. In quella forbice di oltre 4.000 morti in meno c'è sicuramente un piccolo contributo anche dell'ASAPS questa voce libera e autonoma della sicurezza stradale.

***Presidente ASAPS**

I miei trent'anni nell'ASAPS



I soci fondatori dell'ASAPS nel 10° Anniversario

Arrivati a questo importante traguardo del 30° anniversario della nostra Associazione ASAPS, mi permetto finalmente di fare un breve excursus storico e ricordare a tutti come è nata e quale è stato il mio ruolo all'interno della struttura.

Alla fine del mese di febbraio del 1991, mi trovavo a Bologna presso il Gruppo della Polizia di Stato unitamente ad altri colleghi per esercitazione tiri, così al termine e prima di riprendere il viaggio di ritorno per Faenza, mi recai al bar per un caffè.

All'interno del bar mi trovai di fronte l'attuale presidente dell'ASAPS Giordano Biserni. In quella circostanza ci salutammo e parlammo un po' del più e del meno; ci conoscevamo da tempo, perché entrambi venivamo da una importante esperienza sindacale, Biserni Segretario Regionale del SAP, mentre io del direttivo Regionale Siulp.

Ricordo molto bene quando già dal 1° congresso nazionale del Siulp svoltosi il 7 maggio del 1988, alla presenza di molte autorità dell'amministrazione e dei Segretari nazionali, sia l'allora Segretario Regionale del SAP Biserni, che lo scrivente, segnarono ampiamente e documentarono i tanti mali che affliggevano la nostra Polizia Stradale.

Si chiedeva la riapertura del Caps di Cesena per i corsi della specializzazione (allora da poco sospesi, in quanto la scuola iniziava a fare corsi per la formazione iniziale degli agenti) dei servizi di Polizia Stradale, l'aumento degli organici della Polizia Stradale, vestiario adeguato, auto e moto più efficienti, radio ricetrasmittenti funzionanti.

In buona sostanza non si chiedeva nulla di più se non strumenti efficaci per mettere in sicurezza in primis le pattuglie della stradale, in modo che gli stessi operatori potessero offrire una maggiore sicurezza e serenità ai

cittadini.

Tutto questo però non era valso a nulla, le nostre istanze venivano continuamente disattese, i vertici del sindacato giravano sempre attorno ai problemi e mai facevano qualcosa per aiutarci.

I molti iscritti del mio sindacato, vedendo che non raccoglievamo i frutti delle nostre istanze, mi sollecitavano in continuazione a costituire un sindacato solo per la Polizia Stradale; effettivamente mi resi conto di poter fare qualcosa per noi della Polizia Stradale, così ne parlai con il collega Benini di Forlì, che, non solo mi appoggiò, ma iniziò subito una raccolta di firme per costituire un nostro Sindacato.

Ed ecco, l'incontro al bar con Biserni: conoscendolo e sapendo di che pasta era fatto venne spontanea questa domanda: "Giordano, io, e l'amico Bruno Benini, stiamo raccogliendo le firme per realizzare un sindacato solo per la Polizia Stradale, te la senti di farne parte?" In effetti tra Faenza, Ravenna, Lugo, Forlì e Cesena, avevamo già raccolto circa 200 firme da parte dei colleghi della Stradale. Alla mia domanda Biserni, mi guardò un po' pensieroso e mi disse: "Sai Franco, di Sindacati ne abbiamo già troppi, però ne possiamo parlare e fare qualche altra cosa, magari un'associazione aperta anche ad altre forze di Polizia. Se vuoi" mi disse "potremmo incontrarci presso il Comando Polstrada di Forlì e ne riparlamo."

Detto fatto, non facemmo passare molto tempo; già nei primi giorni del mese di marzo 1991, ci trovammo presso la Sezione in un gruppo ristretto per mettere a fuoco alcune procedure, discutere in merito alla proposta di Biserni per una vera e propria associazione, e darci appuntamento alla fine del mese di marzo coinvolgendo tutti i colleghi che volevano partecipare a questo incontro.

Il 28 marzo del 1991 alle ore 17, ci riunimmo presso il Comando Polizia Stradale di Forlì; eravamo solo in

dieci e quei dieci li voglio ricordare uno per uno: Biserni, Corvino, Forino, Moriconi, Bernardini, Bomentre, Integlia, Del Duca, Neri e Tani, con riserva di partecipazione degli ulteriori soci Fondatori: Ceccarelli, Maffi, Maltoni, D'Angelo (prematamente scomparso) Benini, Durante e Sanna, dandoci appuntamento per il 15 aprile 1991 alle ore 17,00 per fissare le cariche previste dall'atto costitutivo e nel mese di novembre la registrazione definitiva con atto notarile. Presidente venne nominato sin dall'inizio Giordano Biserni.

Ecco, da quel momento e dopo una lettera di presentazione cominciammo a coinvolgere colleghi di altri Reparti i quali, visto i mali che affliggevano la Polizia Stradale per la carenza di uomini, mezzi, attrezzature, e soprattutto per contrastare l'incidentalità stradale e in particolare le "stragi del sabato sera" dilaganti in particolare proprio in Romagna, i colleghi non ebbero difficoltà ad aiutarci, tant'è che già nel mese di giugno avevamo raggiunto oltre 1500 adesioni.

Mi duole, ma devo oggi ricordare quanti attacchi personali abbiamo subito da parte di alcuni colleghi della Segreteria Regionale del sindacato ove io militavo, perché avevamo fondato l'Associazione ASAPS; mi sembra ieri quando in occasione di un consiglio regionale eravamo sotto attacco da parte della segreteria e "uno strano soggetto" ci apostrofò definendoci "16 peracottari", che non saremmo andati da nessuna parte e altri epiteti e frasi scurrili che non vale la pena ricordare.

In quella circostanza l'allora Bruno Benini, non resistette agli attacchi che venivano da ogni parte dai rappresentanti sindacali e si dimise dall'incarico di vice presidente ASAPS.

Abbiamo avuto il coraggio di non mollare e non abbiamo mai smesso di lottare con tutte le nostre energie e con tutte le nostre forze anche quando un alto funzionario ci disse che non saremmo andati da nessuna parte e al massimo avremmo avuto sei mesi di vita. Che dire?

Oggi a 30 anni dalla nascita dell'ASAPS siamo ancora qui, abbiamo faticato tanto anche il sabato e domenica, abbiamo resistito a tutto e a tutti, abbiamo la consapevolezza e la soddisfazione di aver raggiunto questo importante traguardo: **30 ANNI**.

Molti di noi oggi hanno i capelli bianchi e trenta anni in più sulle spalle, ma abbiamo ancora la forza e la costanza di lottare; è vero, siamo anziani, qualcuno dice "vecchi", ma abbiamo ancora tanta voglia di poter essere utili e dare il nostro contributo, nel nostro limite del possibile e delle nostre forze, a questa grande famiglia che è l'ASAPS, allargata nel tempo a tutte le forze di polizia in particolare le Polizie Locali.

Vorrei infine rivolgere un saluto affettuoso e di cuore a chi in questi 30 anni mi è stato vicino, ha contribuito in maniera impeccabile all'attività della gestione degli associati, della spedizione dei testi e mi ha sopportato e supportato in tutte quelle altre attività all'interno della sede Asaps; in primis voglio salutare e ringraziare Ernesto Forino che ricordo con affetto quando già dalla prima ora mi recavo a casa sua perché era l'unico a

possedere un computer "Amica" per effettuare la stampa delle etichette, poi tutto lo staff che provvedeva ad attaccare sulle buste con all'interno le nostre notizie da inviare ai referenti, il nostro economo Giuseppe Moriconi, "già compagno di tante lotte sindacali"- il grande amico e veterano Mario Nocciolini, Enzo Pietrucci, Antonio Vernia, l'amico Sergio Bellini, Tommaso Cacciapaglia, ma ovviamente, soprattutto il faro di questa Associazione il nostro presidente Giordano Biserni, il quale è riuscito attraverso la rivista il Centauro, il sito ASAPS sempre aggiornato con tutte le attività e le iniziative a favore dei nostri associati e dei media, a farci conoscere ed apprezzare ancora di più. A lui e a tutto lo Staff ASAPS un grande abbraccio.

Un caro saluto a tutti i nostri Consiglieri Nazionali, ai Referenti storici e attuali, a tutti quelli delle altre forze di Polizia, a quelli esterni, a tutti i nostri associati che in questi 30 anni di impegno per la sicurezza stradale hanno difeso il prestigio della nostra Polizia Stradale, ma anche le altre forze di Polizia con la grande crescita delle Polizie Locali, che hanno contribuito in maniera encomiabile ed eccezionale a farci raggiungere questo importante obiettivo, contribuendo a far diventare l'associazione ASAPS la vera bandiera della sicurezza stradale.

In tanti hanno cercato di schiacciarsi. Non ci sono riusciti e noi tutti dobbiamo esserne orgogliosi.

Viva l'ASAPS

***Vice presidente ASAPS**

Elenco soci Fondatori ASAPS

**Biserni Giordano
Corvino Francesco
Forino Ernesto**

Moriconi Giuseppe

Bernardini Valdimiro

Integlia Giovanni

Bomentre Francesco

Maffi Carlo

Ceccarelli Adolfo

Maltoni Federico

D'angelo Salvatore

Neri Valter

Del Duca Francesco

Sanna Giannino

Durante Francesco

Tani Ermanno



L'ASAPS, trent'anni dopo: gioie e dolori di un movimento che, sulla sicurezza stradale, ha cambiato la coscienza di un popolo

R

riassumere i nostri trent'anni in un articolo non è oggettivamente facile, perché sarebbe come tentare di scrivere l'abstract delle iniziative di Greenpeace o di Medici senza Frontiere. *“È l'ASAPS bellezza!”*, avrebbe potuto dire Humphrey Bogart nella sua magistrale recitazione del 1952, perché il fiume di cose che abbiamo ideato, raccontato e (soprattutto) “fatto”, supera di gran lunga ciò che aveva in mente lo sparuto gruppo di poliziotti che nell'ormai lontano 1991 decise di passare all'azione.

Sarebbe davvero un'impresa rimanere nello spazio delle battute che il presidente dell'ASAPS Giordano Biserni mi ha commissionato per il numero de Il Centauro dedicato alla nostra trentesima candelina e quindi, per non arrischiarmi nella scrittura di un inutile pamphlet, cercherò di

affrontare la cosa da un diverso punto di vista, per raccontare due fatti secchi: uno perché ci siamo riusciti, uno per l'esatto contrario.

Comincerò col fallimento, perché alla fine è da lì che scaturisce la nostra frustrazione.

Avete presente quei film nei quali gli attori arrivano all'oasi dopo una marcia estenuante nel deserto e scoprono che l'acqua del pozzo è stata avvelenata?

Perfetto.

Al nostro trentennale arriviamo così: di nuovo, per l'ennesima volta, dal Viminale partono i dispacci con cui si annunciano chiusure dei reparti territoriali della Polizia Stradale, posti a presidio del territorio nazionale e della sua crescente mobilità fin dall'istituzione della Specialità nell'ancor più lontano 1947: sono 74 anni.

Ecco: se, quando l'ASAPS si costituì, mai nessuno avrebbe potuto pensare che saremmo riusciti a modificare la coscienza di un'intera nazione (e dopo lo spiego), analogamente mai ci saremmo aspettati che, trent'anni dopo, il nostro più frustrante insuccesso sarebbe stato quello di constatare che, pian piano, goccia dopo goccia di quell'acqua avvelenata, alla Polizia Stradale sarebbe giunto l'ordine generale di ripiegamento. Capiremmo se fosse percettibile un intento strategico in questa ritirata dal territorio, ma così non è. Per-

ché, vedete, la violenza stradale resta endemica nella nostra Italia, Paese che nelle guide turistiche per stranieri è definita uno Stato di conducenti aggressivi, come ben testimonia, ad esempio, l'osservatorio ASAPS sulla pirateria stradale.

Abbiamo una rete stradale di 837.493 km e un sistema autostradale di 6.757, su cui, ogni anno (dati del 2019), si verificano 172.183 incidenti stradali con lesioni, con 3.173 vittime e 241.384 feriti. Nonostante l'arrivo della pandemia (che di morti ne ha fatti quasi 100mila), che ha chiuso in lockdown l'Italia per interi mesi, la diminuzione è irrisoria; la norma generale sulla circolazione è a dir poco schizofrenica, con così tante modifiche (centinaia) che ne abbiamo perso il conto e, oggi, contestare un'infrazione significa avviare procedimenti amministrativi che vanno avanti per mesi; lo stato di manutenzione delle nostre infrastrutture ci colloca agli ultimi posti nel mondo occidentale e non c'è giorno in cui, dopo un temporale, non crollino ponti o vengano giù frane.

Per non parlare degli asfalti, la cui produzione è più che dimezzata rispetto al 2006, quando ne stendevamo 45 milioni di tonnellate.

Facciamo un parallelo col Covid-19: nelle regioni in cui il servizio sanitario territoriale aveva subito più che altrove i tagli, i focolai si sono propagati come realmente accade negli incendi, con l'effetto diffusivo del vento rappresentato dallo spostamento su auto, pullman, treni, navi e aerei. Per limitare il contagio, abbiamo dovuto rallentare il Paese fino a fermarlo: abbiamo provato a curarlo, mettendo migliaia di persone in coma farmacologico, pronte e mantenute in vita con tubi orotracheali. Abbiamo isolato i nostri malati facendoli morire da soli, i nostri sanitari si sono contagiati e ancora oggi che una moltitudine di vaccini è stata approvata dalle agenzie, non riusciamo a compensare gli effetti di tutte quelle miopi e assurde Spending Review.

Se fossimo stati più pronti, saremmo nella stessa condizione?

Quanti dei "se" che abbiamo sentito pronunciare negli ultimi tempi nei dibattiti politici o nei talk-show impongono oggi una critica delle politiche passate per impedire che all'arrivo del prossimo virus ci si trovi nella stessa situazione?

Nonostante le chiusure, la regionalizzazione delle quarantene, il tracciamento dei positivi e i tamponi di massa, la curva del contagio non è più stata azzerata dall'inizio della seconda ondata: analogamente, gli incidenti stradali sono rimasti praticamente gli stessi e negli ultimi anni si è ben lontani dal poter sperare in significative diminuzioni.

Perché dismettere, di fatto, la Polizia Stradale dal controllo specialistico della mobilità stradale sugli 837.493 chilometri della rete ordinaria?



In trent'anni, nessuno ci ha dato una risposta accettabile: sono stati chiusi moltissimi distaccamenti, le scorte ai carichi eccezionali sono state affidate unicamente ai privati, così come la gran parte delle gare ciclistiche, per non parlare del destino del CAPS di Cesena, conosciuto nel mondo (e non scherziamo su questo) come *l'università* dei servizi di polizia stradale, trasformato in scuola multifunzionale per tutte le Specialità della Polizia di Stato. Tutta un'altra cosa.

Siamo andati "à rebours", all'indietro, per dirla alla Baudelaire: ci siamo involuti, invece di evolverci ampliando il modello CAPS e farne un'eccellenza anche per le altre forze di polizia, dello Stato e a ordinamento locale. Gli spagnoli della Agrupación de Tráfico della Guardia Civil hanno fatto l'esatto contrario: nel 1996, infatti, nasce a Mérida, nella Extremadura, *la Escuela de Tráfico*, proprio sul modello del nostro ormai disciolto CAPS. Nella modernissima struttura, gli agenti imparano il codice della strada, le regole del processo amministrativo, la rilevazione degli incidenti, le tecniche investigative per i reati di competenza (ad esempio nel riciclaggio dei veicoli rubati), a guidare auto e moto di servizio.



Infatti, la sinistrosità spagnola è in costante calo. E noi? Beh, le attività sono ridotte allo stretto indispensabile.

Avremmo tanti di quei dati da snocciolare che potremmo farne un libro (nero), ma vorremmo parlare anche del nostro successo e quindi chiudiamo l'argomento in due righe: ad oggi, la Polizia Stradale rileva il 14% degli incidenti stradali e il 26% dei sinistri mortali, mentre la Polizia Locale, rispettivamente il 65,8 e il 35,4%. Mediamente le pattuglie della Polizia Stradale contestano poco più di un verbale di contravvenzione a turno.

Ci siamo detti tutto: in questi numeri c'è la nostra frustrazione.

Le soddisfazioni, invece, sono state molte, così tante che elencarle sarebbe fuori luogo. Così, vi parlerò di quello che, personalmente, ritengo il più grande suc-

cesso dell'ASAPS: gli osservatori della sinistrosità.

È stato dalla raccolta giornaliera e certosina di questi dati che l'Italia ha scoperto di essere infestata da pirati della strada, da gente contromano in autostrada, da migliaia di persone che aggrediscono i pubblici ufficiali, che ogni anno ci sono ecatombi di bambini e ciclisti, di conducenti e passeggeri di trattori agricoli. Cominciammo con le aggressioni ai poliziotti e, proprio all'inizio del 2021, abbiamo lanciato l'ultimo nato, l'Osservatorio Monopattini.

È qui, in questo ambito, disquisendo di velocità, di distrazione, delle ebbrezze alcol e narco-correlate, che abbiamo formato i concetti di "violenza" e "criminalità" stradali: è qui che nel 2000 abbiamo iniziato a parlare di "omicidio stradale", prima tra noi, nei nostri pezzi, tra addetti ai lavori, e poi con le persone che, iscritte per volontà del destino al club di coloro che hanno perso una persona cara sull'asfalto.

Discutendone, abbiamo dimostrato che dietro un'uccisione stradale c'è sempre un "movente", intendendo con tale termine l'impulso corrispondente alla causa unica e diretta di quell'azione che toglie vita o salute, che il legislatore (su istanza dell'ASAPS, dell'associazione Lorenzo Guarnieri e dell'associazione Gabriele Borgogni) ha voluto inquadrare agli articoli 589 bis e 590 bis del Codice Penale.

Nata quasi per scommessa nel 1991 ad opera di sedici "illuminati" romagnoli con lo scudetto del centauro alato sulla manica sinistra della divisa, oggi punto di riferimento per chiunque voglia parlare seriamente di sicurezza stradale con dati, analisi e proposte. E soprattutto col pensiero libero, autonomo e non omologato ai grandi marchi para-istituzionali, pagandone ovviamente lo scotto. Anche qui, potremmo raccontarne a centinaia: come di quella volta in cui una grande marca di birra, ci chiamò in causa per certificare la bontà di una campagna sul bere responsabile e sulla sicurezza alla guida con tassi alcolemici inferiori a quelli della soglia legale, offrendoci un bel mucchio di soldi in cambio. Li rifiutammo. Anzi, li rifiutò (a nome di tutti noi) proprio Giordano Biserni, che declinò l'invito spiegando, a chi l'aveva fatto, che certificare una campagna come quella sarebbe stato come affidare a un'associazione di pedofili la gestione di un asilo. Ecco, l'ASAPS è questo.

**(*) Ispettore della Polizia di Stato,
Responsabile della comunicazione di ASAPS**

FORD HYBRID



NUOVA FORD PUMA

Ford

BRING ON
TOMORROW

Ford Puma: consumi da 4,2 a 4,6 litri/100 km, (ciclo misto); emissioni CO2 da 96 a 106 g/km.

ford.it



Trent'anni sull'onda della sicurezza stradale, tra campagne culturali e rinnovamento del quadro normativo

Non era stato l'anno più nero della circolazione stradale, il 1991, data di fondazione dell'ASAPS. Ce n'erano stati anche di più bui: il peggiore era stato il 1972, con lo spaventoso primato di 11078 morti, più di 30 al giorno, più di uno ogni ora. Tempi in cui della Stradale – fiore all'occhiello di una polizia ancora costituita nel Corpo delle Guardie di Pubblica Sicurezza – rappresentava davvero l'unica grande risorsa nazionale per la prevenzione stradale. La polizia locale allora era una realtà molto frammentata (fino all'unificazione con la legge sull'ordinamento del 1986), per lo più impiegata nel disciplinare il traffico in ambito urbano e poco altro. I Carabinieri, pur con la loro presenza capillare, per lo più dovevano occuparsi di altro. E la Stradale qualche cosa aveva fatto: dal '70 in poi la curva infortunistica aveva iniziato a flettere, fino a riprendere quota, però, alla fine degli anni '80. Non che la prevenzione non ci fosse stata, ma l'attenzione – e di conseguenza le risorse - in quegli anni si era spostata su altre tragiche emergenze, come il terrorismo e l'ordine pubblico, per esempio. E' stato un processo lento ma, sotto la pressione delle nuove emergenze, l'importanza strategica della Stradale da allora gradualmente è diminuita negli anni: fino ai giorni nostri, nei quali la presenza della Specialità è di fatto valorizzata (o relegata, dipende dai punti di vista) solo sulle autostrade.

Nel 1991, per tornare al contesto storico nel quale nasceva l'ASAPS, la Polizia era profondamente cambiata: la smilitarizzazione una decina di anni prima, nel 1981,

la sindacalizzazione negli anni successivi, i massicci arruolamenti che avevano determinato, come effetto collaterale, un principio di progressiva mutazione genetica del CAPS (Centro Addestramento Polizia Stradale) che, da "Università della circolazione stradale" si è trasformata nell'attuale Centro Addestramento Polizia di Stato (l'acronimo è lo stesso, la filosofia molto diversa). Gli incidenti mortali sulle strade, quell'anno, stavano di nuovo aumentando ed avevano superato i 7mila casi. D'altra parte, il numero di veicoli in circolazione iniziava ad aumentare in maniera esponenziale. Nel 2010 (diciannove anni dopo) il parco veicolare avrebbe raggiunto un volume pari a 48 milioni e 700 mila mezzi (circa 800 veicoli ogni mille abitanti), facendo dell'Italia il Paese europeo con la più alta densità di veicoli. Emergono anche nuovi fenomeni legati alla pericolosità stradale: il primo lapidariamente definito dai media come "stragi del sabato sera". Sul piano fenomenologico un mix tra mobilità per il divertimento giovanile, abuso di alcool e droghe, letale stanchezza alla guida. Fatto sta che, ogni sabato sera, appunto, era una strage di ragazzi, davanti ad una polizia stradale sempre più impotente. E informare una famiglia che il proprio figlio non sarebbe mai più tornato era diventato un peso nel cuore degli agenti, che l'ASAPS non poteva più sopportare in silenzio, trasformando tanta pena nel motore di una grande campagna di sensibilizzazione.

Sul piano degli strumenti legali, il 1991, era un anno di transizione: il cosiddetto nuovo codice della strada (quello tutt'ora in vigore) era in gestazione ed avrebbe visto la luce il 30 aprile dell'anno successivo. Forse, il nuovo codice ebbe nelle stragi del sabato sera il primo

banco di prova. L'ASAPS pure: con gli intenti legati alle proprie campagne e con l'impegno per aggiornare professionalmente gli agenti.

Nel 2001 i giovani morti nei fine settimane furono 917, nel 2017 diminuirono a 338. Intendiamoci, come gran parte dei fenomeni, la cosa non riguardava solo l'Italia: l'Organizzazione Mondiale della Sanità in quegli anni affermò che la prima causa di morte nella fascia d'età tra i 5 e i 29 anni era rappresentata proprio dagli incidenti stradali. Sappiamo, però, che i sinistri sono determinati sempre da concause e, da subito, emersero quelle legate all'abuso di droghe e alcool. Ecco che tra le prime campagne di sensibilizzazione dell'ASAPS riguardarono proprio il contrasto all'abuso di sostanze alla guida, che impegnava gli operatori a mettere in campo nuove competenze professionali: l'etilometro, più o meno omologato e tarato, i diritti di difesa del conducente, la corretta verbalizzazione, e così via. All'inizio la giurisprudenza aiutava: nella sentenza 5832 del 1997 la Cassazione Civile ritenne che: *“gli organi di Polizia stradale hanno la facoltà di effettuare l'accertamento dello stato di ebbrezza con gli strumenti e le procedure indicati dal regolamento, ma la legge non prevede una prova obbligatoria, esclusiva e, quindi, legale per acclarare il reato di guida di veicolo in stato di ebbrezza alcolica. Tale contravvenzione, pertanto, può essere ritenuta sussistente in base ad adeguata valutazione da parte del giudice di merito di tutti gli elementi acquisiti idonei a provare il citato stato”*. Una sorta di esortazione per gli agenti a procedere senza curarsi di essere o meno muniti dello strumento di misurazione. Nella giurisprudenza penale però si incominciavano ad avere i primi richiami al rispetto delle forme: *“In tema di sotto l'influenza dell'alcool”* – si affrettò a ricordare la Cassazione nella sentenza n. 5256/1996 – *“il cosiddetto alcooltest costituisce atto di polizia giudiziaria, urgente e indifferibile ai sensi dell'art. 354 cpp, stante la naturale alterabilità, modificabilità e tendenza alla dispersione degli elementi di fatto che sono oggetto della predetta analisi. In virtù dell'art. 356 cpp il difensore può assistere a tale accertamento, senza che abbia il diritto di preventivo avviso e il relativo verbale va depositato entro tre giorni. La violazione di tale prescrizione comporta una nullità relativa”*.

Più il controllo è supportato da strumenti, più gli adempimenti tecnici relativi al perfetto funzionamento assumono importanza. A garanzia dell'affidabilità della misurazione l'etilometro deve essere tarato ogni anno. Semplice a dirsi, ma difficile da realizzarsi, soprattutto quando tutti gli uffici di polizia devono mettersi in fila di fronte ai pochi laboratori autorizzati. La questione, tanto per dire, ha tributato (per chi segue il TG satirico “Striscia la notizia” su Mediaset) un bel “tapiro d'oro”, affrancato e spedito dall'ASAPS, tramite Valerio Staffelli, al Ministro dei Trasporti Delrio nel gennaio 2017.

Le insidie stradali non sono sempre legate al comportamento degli utenti: le devianze certe volte corrono sui medesimi percorsi delle auto, anzi pericolosamente li ostacolano. Provate a viaggiare ai 130 orari e vedere improvvisamente il parabrezza sfondato da una pietra lanciata da un cavalcavia. I lanci di pietre contro le vetture in corsa rappresentano un fenomeno non isolato ancora esistente, anche se per fortuna con un minor

numero di casi. Il primo episodio in cui morì una bambina di soli due mesi e mezzo fu registrato nel 1986, poi altri casi fino al 2005. Negli ultimi anni, altri episodi segnalati lungo strade e autostrade, fortunatamente sono stati non mortali. Proprio nel 1991, sull'autostrada del Brennero, un lancio dal cavalcavia uccise due coniugi sulla settantina: il parabrezza dell'auto su cui viaggiavano venne colpito da un sasso volontariamente fatto cadere dall'alto di un cavalcavia. Nel 1993 fecero la stessa fine un uomo sull'A.14 ed una ragazza di 25 anni sull'A.22. L'auto della giovane fu colpita da un masso di dodici chili. Gli autori, tre ventenni veronesi, furono presi e condannati con pene tra il 15 e i 16 anni. Nel 1996 fu la volta di una giovane donna sull'autostrada Torino-Piacenza. Un sasso lanciato da un cavalcavia nei pressi di Tortona non le lasciò scampo. Responsabili tre ragazzini, la cui giustificazione risultò ancora più spaventosa dell'evento: dissero che l'avevano fatto per “scacciare la noia”. Per contrastare questo assurdo e tragico “video-gioco” artigianale mancava un semplice ma fondamentale elemento di prevenzione: gli utenti, sensibilizzati dai media, avevano elevato la propria attenzione e i piccoli capannelli di ragazzini su quello o quell'altro cavalcavia li segnalavano al 113. Ma di passaggio su una autostrada, come poter spiegare con precisione telefonicamente alla polizia stradale di quale cavalcavia si trattasse? Bene, se oggi dei cartelli a sfondo marrone numerano ogni sovrastruttura è perché l'ASAPS ha condotto una campagna molto serrata per spingere i gestori autostradali a provvedere. Una piccola idea, un grande contributo alla prevenzione.

Seguendo la falsariga dell'evoluzione delle norme stradali potremmo fare tanti parallelismi tra campagne sociali dell'ASAPS ed evoluzione del quadro normativo: il casco per i ciclomotoristi, la sicurezza dei motociclisti, i seggiolini per il trasporto in sicurezza dei bambini e via discorrendo.

Ma, come si dice, la “madre di tutte le battaglie” è stata la grande campagna per l'approvazione della nuova norma sull'omicidio e sulle lesioni stradali gravi.

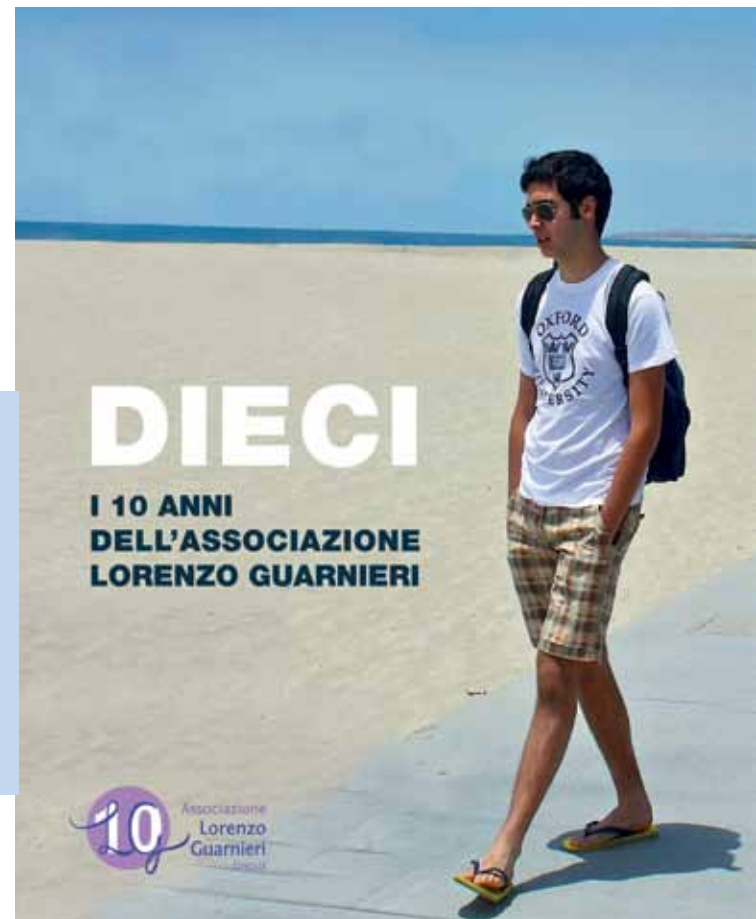
Uno strumento di prevenzione? Forse, in parte, perché la tutela anticipata della sicurezza degli automobilisti è legata a meccanismi ben più complessi. Tra questi, più che l'inasprimento della pena vale la presenza di agenti su strada, capaci di dare un messaggio di effettivo controllo. Uno strumento di giustizia? Sicuramente sì: con pene principali ed accessorie più afflittive e, speriamo, riabilitative. Una campagna – quella per la modifica del codice – conclusasi positivamente nel 2016 e continuata nei tribunali italiani affiancando con una rete di avvocati-amici i pubblici ministeri nei processi più significativi.

Abbiamo ripercorso, a tratti, un impegno sociale per la sicurezza stradale durato trent'anni, in parallelo con fenomeni di insicurezza e norme di legge. Trent'anni che hanno migliorato la sicurezza? Più che probabile, anzi certo. Sempre facendo sentire la voce di chi la strada la conosce bene, avendone sentito il freddo e il caldo, sotto le suole dei (gloriosi) centauri. ■

***Presidente Fondazione ASAPS S.S.U.**



Le Lezioni che ASAPS mi ha insegnato sul percorso della sicurezza stradale e su quello della vita!



Da più di dieci anni ho il privilegio di camminare al fianco di Asaps, in realtà sempre un passo indietro per doveroso rispetto dei più bravi. Mi sono sempre chiesto quale fosse il segreto di tanta capacità, quale fosse il modello da imparare e da copiare. Mi è venuto alla mente con questo pensiero un autore che amo molto: Italo Calvino. In particolare il libro “Lezioni Americane. Sei proposte per il prossimo millennio”. Si tratta di 6 lezioni che Calvino avrebbe dovuto dare ad Harvard nell’anno accademico 1985-86 e che lui ha preparato prima di morire nel settembre del 1985. L’intento era quello di considerare le caratteristiche più importanti della letteratura e che secondo lui dovevano essere la base della scrittura del nuovo millennio, quello in cui siamo. In realtà, non solo a mio parere, rappresentano le caratteristiche importanti da considerare per ogni attività e hanno quindi una valenza più generale. Come per incanto, direbbe il Barone rampante, tali caratteristiche le ritrovo tutte in Asaps.

La **Leggerezza** della sua struttura, semplice, diretta, accessibile e disponibile. Assolutamente contraria alla pesantezza, l’inerzia, l’opacità di altre organizzazioni maciste che dicono di occuparsi di sicurezza stradale ma in realtà fanno ben altro.

La **Rapidità** con la quale agisce, sempre sul pezzo. In anticipo sui tempi arriva per prima sulla notizia e per prima la diffonde nell’interesse di tutti noi cittadini e utenti della strada. In fondo l’Asaps come direbbe Calvino è la sintesi fra “Mercurio e Vulcano che rappresentano le due funzioni vitali, inseparabili e complementari: Mercurio la sintonia, ossia la partecipazione al mondo intorno a noi; Vulcano la focalità ovvero la concentrazione costruttiva”

L’Esattezza, la precisione sui dati e sulle norme. Niente sfugge all’Asaps come “Il cristallo con la sua esatta sfaccettatura e la sua capacità di rifrangere la luce” l’Asaps è un modello di perfezione per tutti noi. Ma che senso avrebbe tutto questo senza la **Visibilità**? Grazie soprattutto a Giordano Asaps è sempre ben



visibile e presente nei media. E' grande la sua abilità nel raccontare, nel creare immagini, nel rendere visibile quello che a gran parte delle persone visibile non è! E non posso non pensare anche a Lorenzo e alla sua capacità di "partire dall'immagine visiva e arrivare all'espressione verbale", con una naturalezza senza pari.

L'Asaps è anche una **Molteplicità** di voci, provenienti da diversi cantori, con diversi interessi ma un obiettivo comune: quello di salvare vite umane sulla strada.

Il sesto valore Calvino non riuscì a scriverlo perché la morte arrivò improvvisa a terminare l'attività di un genio del nostro tempo. La lezione doveva parlare della **Coerenza**. Niente sarebbe potuto essere più attuale di questa lezione ai tempi odierni dove, soprattutto in politica, la coerenza si è persa da tempo. Affermazioni "mai con loro" significano spesso il contrario. Calvino continuava a pensare che la Coerenza fosse un valore da portare nel nostro millennio. Non che non si debba mai cambiare idea, ci mancherebbe. Ma il percorso non dovrebbe essere semplice e dovrebbe richiedere passaggi importanti. Ma quello che è più importante è la Coerenza nei valori che Asaps ha sempre dimostrato prendendo posizioni a volte anche molto scomode. E l'esempio più bello di questa coerenza è la legge sull'omicidio stradale, un percorso fatto insieme, un risultato frutto di tanto lavoro di squadra, all'insegna di valori comuni fra Associazione Lorenzo Guarnieri e Asaps, come giustizia, rispetto, responsabilità e dare valore alla vita!

Grazie Asaps per questi 30 anni e per i tanti anni a venire per tutto questo che mi hai regalato: leggerezza, rapidità, esattezza, visibilità, molteplicità e coerenza. Sono profondamente onorato di poter collaborare spesso con voi e soprattutto nel farlo mi diverto molto. E "lo penso che il divertimento sia una cosa seria." come direbbe il Visconte dimezzato! ■

**Vice presidente dell'Associazione Lorenzo Guarnieri*



30° Anniversario ASAPS Tanta acqua sotto i ponti, qualche macchina, veri amici

Q

uando si vuol riassumere una serie di eventi che ha contraddistinto un ampio lasso di tempo, si è soliti dire che di acqua ne è passata tanta sotto i ponti. Eppure mai come questa volta, la definizione è utile per indicare il “passaggio” sì sotto i ponti, ma non dell’acqua bensì della mia macchina. Anzi, delle mie macchine visto che negli anni ne ho cambiate alcune. Sto parlando dell’anno 1995 e di quelli immediatamente successivi, quando la moderna tecnologia non conosceva ancora internet, i cellulari erano “aggeggi” di inaudita grandezza e riservati a pochi eletti ed i pc rappresentavano ancora un optional di scarse capacità perlomeno nel settore commerciale.

Fu l’anno di nascita del “Centauro”, con l’indimenticabile esordio dell’editoriale “Angeli custodi” ed il saluto dell’allora direttore del Servizio Polizia Stradale Massimo Occhio.

Nell’angusta “bottega” di via Firenze a Forlì, racchiusi fra poche e strette mura dal colore indecifrabile, l’allora sede dell’Asaps vedeva la nascita dei primi numeri del “Centauro”, che accompagnava il notiziario distribuito mensilmente a tutti gli iscritti (ricordate?) e sul quale spesso comparivano gli interventi della più blasonata ma ancora sconosciuta rivista.

Erano anni in cui il sottoscritto - proveniente da una breve esperienza a “Polizia Moderna” il cui direttore, Massimo Santucci, è rimasto un amico e simpatizzante dell’ASAPS - produceva una gran mole di attività giornalistica, pazientemente “battuta” a macchina su bianchi fogli A4 e quasi settimanalmente “trasportata” in macchina da Reggio Emilia a Forlì (la domenica). Questo nella migliore delle ipotesi.

Nella peggiore si utilizzava il fax, ma poi diventava più complicato dividerne le correzioni, estrinsecarne i concetti, rendere gli articoli più incisivi laddove si voleva far giungere un qualsivoglia messaggio. Allora,



se qualcuno mi avesse detto che in un futuro non tanto lontano sarebbe stato possibile “trasportare” gli articoli in una manciata di secondi e con un “click”, gli avrei dato del folle ma oggi, col senno di poi, posso trarre diverse conclusioni.

Sotto i ponti non è passata soltanto tanta acqua e molte volte la mia macchina, ma è cambiato anche il modo di intendere la sicurezza stradale e fortunatamente è cambiato numericamente negli anni anche il numero di morti sulle strade. I problemi si sono trasformati, alcuni paradossalmente si sono aggravati ed anche l’attività della Polizia Stradale è mutata ed ha raggiunto nuovi obiettivi.

Basti pensare che negli anni '90 l’autovelox rappresentava forse la frontiera della massima tecnologia possibile, mentre proprio grazie all’ASAPS (ed al “Centauro”) si cominciava a dibattere a livello nazionale di “stragi del sabato sera”, la cui Romagna ne rappresentava una dolorosa e mai sopita spina nel fianco. Le commissioni ministeriali raramente chiamavano le associazioni professionali o di volontariato per chiedere un parere ed ancor meno esistevano associazioni impegnate come l’ASAPS a garantire elevati standard di sicurezza stradale.

Insomma, siamo stati i precursori di una nuova mentalità che si è andata diffondendo in tutta la Penisola, che ha scavalcato i confini politici per essere sposata da compagini lontane fra loro ma unite su questo tema, che ha consentito la nascita delle associazioni dei familiari e delle vittime della strada, che ha stimolato e spronato le altre forze di polizia, che ha costruito le basi per discutere di sicurezza stradale all’interno delle scuole, che non ha risparmiato critiche e prese di posizione laddove se ne avvertiva la necessità.

Tutto questo è stato per merito, indiscusso ed obiettivo, di ASAPS e del “Centauro” e di coloro che negli anni ne hanno fatto parte

e fornito un contributo personale in termini di idee e di lavoro concreto.

Però durante tutta quella strada cui facevo riferimento all’inizio, ASAPS ed il “Centauro” hanno incontrato anche tanti “nemici” (i più insidiosi camuffati da “alleati”) ed alcuni sinceri Amici. Questi ultimi, forti anche della loro autorevolezza, non hanno mancato di sostenerci pubblicamente quando le condizioni lo imponevano, schierandosi senza “se” e senza “ma” dalla nostra parte. Permettetemi, senza nulla togliere ai restanti amici, di pronunciare un solo nome (che può legittimamente “ospitare” tutti gli altri): Franco Taggi, già direttore del reparto “Ambiente e Traumi” dell’Istituto Superiore di Sanità. Un vero luminaire della materia, dotato di profondo acume, principale artefice delle più importanti ricerche sulla traumatologia della strada e sull’utilizzo dei sistemi di ritenuta, che ha consentito un’ampia divulgazione dei principi della sicurezza stradale.

Dietro la sua folta e bianca barba “babbo natalesca”, la sua stazza solenne e il “romanesco” come lingua scientifica, si è celato uno dei massimi esperti italiani di epidemiologia (e non solo), che non esitava a cominciare i suoi interventi davanti a ministri ed esperti affermando a gran voce: “*come dice l’Asaps...*”.

Per questo motivo non possiamo esimerci, oggi, dal sentirci orgogliosi di questa appartenenza, di avere tenuto a vista la bandiera della Polizia Stradale annunciandone i principi e le finalità, di essere riusciti a raccogliere attorno a noi anche le bandiere delle altre forze di polizia, di avere costruito una casa comune (ASAPS) e un luogo privilegiato di confronto (il Centauro), consapevoli di avere reso un servizio importante al nostro Paese. Tutto questo è passato sotto i ponti in tanti anni di attività e non soltanto la mia macchina con a bordo i tanti articoli da portare a Forlì. Grazie ASAPS, grazie Centauro. ■

***Consigliere Nazionale ASAPS**



30° Anniversario ASAPS ASAPS: non solo polizia stradale, ma una mano tesa a chi soffre

La colonna Asaps destinata ai terremotati dell'Abruzzo

L'ASAPS non è soltanto una mera associazione professionale e culturale, che nel tempo ha saputo affinare la sua presenza sul territorio nazionale, così da diventare un punto di riferimento per tutte le tematiche di sicurezza urbana e stradale. L'ASAPS è stata ed è una associazione costituita da uomini e donne capaci di osservare il mondo circostante a 360 gradi, con uno sguardo particolare verso coloro che soffrono. Sostenuto direttamente dal presidente Giordano Biserini, funziona da anni un "gruppo di protezione sociale" che ha sede a Reggio Emilia e che assieme al sottoscritto vede nel referente sezionale, Andrea Bartoli e nel socio Anselmo Torelli di Sassuolo, i coordinatori di una decina di volontari sempre disponibili a mettersi a disposizione in caso di grave necessità. Una sensibilità, questa, che trova origini lontane, se si considera che da sempre l'ASAPS ha dato il suo sostegno (anche economico) alle famiglie dei nostri "caduti" e non solo di quelli deceduti in servizio. Laddove si sono presentate situazioni di particolare difficoltà l'ASAPS è sempre stata presente e rimarrà negli annali della storia dell'associazione l'incontro di queste famiglie con il compianto cardinale Ersilio Tonini. Era il 23 maggio del 2004, quando il porporato di Ravenna noto per le sue battaglie contro le "stragi del sabato sera", a tergo dell'assemblea generale dell'ASAPS volle incontrare separatamente uno ad uno i genitori dei tanti colleghi deceduti in servizio e non.

Fu uno dei momenti più intensi e commoventi vissuti in seno alla nostra Associazione. Insomma, questa sensibilità è un altro e non secondario risultato raggiunto da ASAPS in trent'anni di cammino. D'altro canto, sintetizzando l'attività del "gruppo di protezione sociale" è opportuno ricordare come già nel 2017, a seguito del terremoto umbro-marchigiano, un piccolo gruppo di volontari in "divisa" ASAPS prestarono servizio nel comune di Nocera Umbra. Allora, oltre al sottoscritto era presente anche il nostro socio Anselmo Torelli e nel corso delle operazioni di soccorso incontrammo l'allora responsabile della Protezione Civile Franco Gabrielli, oggi Capo della Polizia.

In occasione del terremoto che colpì il Molise nel 2002, invece, fummo i protagonisti di una lunga colonna di mezzi (una decina) che con le insegne di ASAPS portarono viveri e vettovagliamenti nel piccolo (e dimenticato) comune di Castellino del Biferno. A farci da "scorta" in terra molisana nientemeno che l'allora comandante di Compartimento, Vincenzo Santoro e quello della Sezione di Campobasso, Fabio Santone.

Tanta fu la sorpresa e l'entusiasmo dei 500 abitanti, che su sollecitazione degli stessi ci fu "imposto" di rimanere in paese (da ospiti) fino al giorno successivo. In quell'occasione fummo testimoni di come l'allora sindaco trasportava sulla sua macchina personale i pasti caldi destinati ai residenti nelle piccole borgate disperse sulle alture circostanti. Poco più di un mese

dopo - grazie ad una colletta popolare a cui parteciparono centinaia di reggiani (e non solo) ed al contributo fornito dall'ufficio di Presidenza di ASAPS - il sindaco di Castellino sul Biferno ricevette dalla collega reggiana (il sindaco Antonella Spaggiari) le chiavi di un pick-up nuovo fiammante, così da poter meglio assolvere a quella e ad altre incombenze. Il mezzo fu acquistato e donato da ASAPS unitamente ad una "betoniera" mobile per il rimessaggio delle case lievemente lesionate.



La consegna dei generi di prima necessità a Scopitto, con il sindaco che riceve la colonna Asaps



Analogamente avvenne nel 2009 in occasione del drammatico terremoto che colpì l'Abruzzo e l'Aquila in particolare, che vide i nostri volontari - sempre coordinati dal sottoscritto e dal referente sezionale reggiano Andrea Bartoli - scendere a Scopitto (comune aquilano ad oltre 800 metri di altezza) con cinque automezzi carichi di aiuti alimentari, coperte ed accessori di prima utilità. In quell'occasione portammo due bambini di 10 anni (nostri figli) per far comprendere loro l'importanza di accontentarsi delle cose essenziali abbandonando il superfluo. Fu per loro un'esperienza positiva di cui ne parlarono anche a scuola. In quell'occasione si complimentò con i volontari dell'ASAPS anche l'allora presidente della Camera dei Deputati, Gianfranco Fini. Poiché il periodo coincideva con quello pasquale, alla Sottosezione autostradale de L'Aquila - dove aveva sede provvisoria (in tenda) la Polizia Stradale - l'ASAPS donò un uovo pasquale a

ciascun appartenente alla Specialità.

Soltanto per citare qualche altro esempio, non possiamo dimenticare l'alluvione che colpì il comune di Aulla nel 2011 e che soltanto 24 ore dopo vide il "gruppo di protezione sociale" di ASAPS partire con 10 volontari per dare un contributo a liberare dal fango le vie del Paese. Una settimana dopo, lo stesso gruppo allestì i locali che avrebbero ospitato provvisoriamente una delle scuole elementari colpite dalla furia delle acque del Magra.

Trascorse soltanto un anno quando si registrò il violento sisma dell'Emilia e che ci vide di nuovo impegnati ad aiutare le popolazioni della bassa pianura modenese: fra i tanti aiuti l'ASAPS distribuì un centinaio di seggiolini per il trasporto dei bambini in auto. In quell'occasione furono presenti alla consegna anche il presidente dell'ASAPS, Giordano Biserni e l'allora direttore della Fondazione Unipolis, Valter Dondi, che incontrarono amministratori e colleghi in servizio nel (danneggiato) distaccamento di Mirandola.

Fra le altre cose, su richiesta del centro operativo misto, l'ASAPS si fece carico di acquistare due container da una azienda reggiana, i quali trovarono collocazione a Concordia sul Secchia e Cavezzo come magazzini di raccolta dei materiali di prima necessità.

Infine, durante il recente sisma che ha colpito l'Umbria e l'Abruzzo (2016), l'ennesima colonna ASAPS ha portato gli aiuti a Norcia, comune violentemente e ripetutamente colpito da forti scosse. In un secondo viaggio, sempre con il sostegno economico disposto dall'ufficio di Presidenza, furono donati dall'amministrazione comunale una decina di computer portatili, subito utilizzati nei nascenti e provvisori uffici comunali. A ricevere i rappresentanti di ASAPS furono l'allora sindaco e vice sindaco del comune umbro.

In tutte queste occasioni è sempre rimasto vivo non solo il ricordo di quel che è stato fatto, ma anche il rapporto con molte delle persone incontrate ed aiutate.

Davvero tante, dunque, le esperienze attivate nei confronti di chi soffre e che ASAPS ha sempre voluto accompagnare ai valori ed ai principi di sicurezza stradale. Il bene offerto a chi improvvisamente si trova in situazioni di grande difficoltà, infatti, si tramuta sempre in bene comune, indipendentemente che avvenga su strada o meno. ■

***Consigliere Nazionale ASAPS**

Operazione nostalgia ... I miei ultimi trent'anni trascorsi insieme ad ASAPS

S spesso dico che nell'ambito delle funzioni e dei sentimenti poco diffusi sicuramente rientrano l'assenza di memoria storica e di gratitudine... ecco io, invece, a differenza di alcuni, credo di possedere entrambi. Cerco di non dimenticare, e sicuramente non manco mai di esprimere la mia gratitudine e la riconoscenza a chi mi ha supportato nella mia vita privata e in quella professionale.

Dunque per me non è difficile ricordare il lontano 1991. Ricordo perfettamente che uno dei miei "Capì" di allora, e in quel tempo ne avevo tanti a cui dare conto, tale Giordano Biserni, all'epoca Comandante la Squadra di Polizia Giudiziaria presso la Sezione Polizia Stradale di Forlì, dal quale dipendevo in qualità di giovane comandante dell'unica Squadra di Polizia Giudiziaria aperta presso una sottosezione ordinaria in Italia, quella di Riccione, mi disse che insieme ad un gruppo di colleghi della Polizia Stradale delle province di Forlì e Ravenna si erano trovati e avevano deciso di formare un sodalizio che avevano battezzato Associazione Sostenitori ed Amici della Polizia Stradale.

Devo dire che l'amore tra me e l'associazione non è stato tra quelli a prima vista e, soprattutto, non è stato certamente per accontentare o ingraziare il "Capo" che in seguito ho aderito. Si è trattato di una adesione ponderata e voluta nel momento in cui ho compreso l'importanza di quel progetto, e devo dire che non c'è stata scelta più giusta, così giusta che dura da trent'anni. In realtà quel lontano 1991 ha segnato tutta la mia successiva carriera, e così che tutto è iniziato, e oggi posso dire di essere cresciuto insieme ad ASAPS e di questo sarò sempre grato a Giordano Biserni e quei Centauri della Polizia Stradale che credettero in un sogno, che ancora oggi è sempre più attuale!

Ricordo come se fosse ieri quando nel lontano **1998** sul numero 35 di settembre de "il Centauro" fu pubblicato il mio primo articolo sul fenomeno del furto e riciclaggio dei veicoli dal titolo "Inchiesta sui furti auto in Italia". L'articolo mi portò una visibilità e un riconoscimento che assieme ad altre importanti indagini nazionali ed internazionali che avevo svolto a partire dal 1991, mi portarono in seguito ad essere riconosciuto e considerato anche dal Servizio Polizia Stradale che mi volle in alcuni progetti nazionali ed internazionali a cui ho partecipato per anni.

Nel **2001**, anno del primo decennale dell'ASAPS, sul n. 7 de "il Centauro" di giugno venne pubblicato quello che può essere definito il mio articolo più importante, nel senso che è stato il pezzo che ha inciso di più su tutto quello che mi sarebbe successo in seguito, il titolo era "AL BAZZAR DEL FALSO - Utili consigli per in-



Rimini 1995, io (quello con i capelli lunghi) e Giordano Biserni nel corso di una operazione di P.G. contro una organizzazione criminale dedita alle truffe con falsi videoregistratori in ambito autostradale

individuare i falsi documentali”. L’articolo terminava con un appello a fornire collaborazione, appello al quale risposero in tanti.

Da quel momento, e grazie soprattutto a quell’articolo, succede quello che neanche io speravo che succedesse ... chiamate da tutta Italia, contatti determinanti per quella “rete” che in seguito sarebbe stata costituita riguardo un fenomeno come quello del falso documentale di cui all’epoca sapevano in pochi soprattutto tra quelli in servizio di vigilanza stradale.

Lo stesso anno (2001), faccio nascere il sito World’s Vehicle Document, un portale dedicato interamente ai fenomeni criminali del falso documentale e del furto e riciclaggio dei veicoli, un portale all’epoca unico, in Italia e nel mondo, di cui quest’anno festeggio il ventennale.

Per me quindi quest’anno c’è una doppia importante ricorrenza: i trent’anni di ASAPS ed i venti di World’s Vehicle Document, due storie che spesso si sono intrecciate tra loro con la realizzazione di decine di articoli, approfondimenti, e di quesiti risolti.

E poi ci sono i libri scritti per ASAPS. Si tratta di testi che hanno introdotto argomenti fino a quel momento mai affrontati e che, solo grazie ad ASAPS, hanno trovato spazio per primi tra le Forze di Polizia.

Ricordo che il primo testo in assoluto, quello al quale sono più affezionato, l’ho scritto per ASAPS nel lontano **1998**, il titolo era “**Il controllo del ciclomotore**” un testo che come si dice è andato a ruba in un periodo dove, come ho già detto, di questi argomenti non scriveva NESSUNO, e certamente questo primato può essere iscritto ad ASAPS.

Seguirà negli anni la pubblicazione di due guide. Nel **2013** un testo dal titolo: “**Le frodi assicurative**”, scritta a quattro mani con l’amico Gianluca Fazzolari, una guida pratica sul controllo della documentazione assicurativa e sulle frodi in campo assicurativo, e nel **2016** il libro dal titolo **Il controllo del falso documentale**, una guida operativa con schede operative e formulario degli atti consultabili on-line, per tutti gli iscritti.



Sempre per ASAPS ho pubblicato anche tre e-book quello di cui vado orgoglioso è quello uscito nel **2018** dal titolo **La storia della patente di guida italiana**, un testo nel quale ho elencato tutti i modelli di patente di guida, nonché le relative versioni, susseguite nel nostro Paese nell'arco di oltre un secolo, con indicazioni e cenni ai relativi riferimenti normativi. Un'impresa certo non facile, se si considera la circostanza che anche gli uffici preposti al rilascio di tale documento ne hanno perso ormai parte della memoria storica.

Di questo testo sto preparando la seconda versione che, ad ASAPS piacendo, vorrei far uscire proprio nel corso di quest'anno anche per festeggiare le ricorrenze dei 20 anni del mio sito (World's Vehicle Document) e dei 30 di ASAPS.



Non posso neppure dimenticare l'impegno che almeno dal **2010** ho profuso nella formazione dell'Associazione. Se ricordo bene la collaborazione con ASAPS in questo settore è iniziata con i convegni di Riccione e La Spezia dedicati alla Polizia Locale, nel contesto dei quali già operavo e nei quali ho coinvolto anche ASAPS. E come non ricordare il Seminario ARVU - ASAPS del 17 marzo **2010** svoltosi a Roma presso la protomototeca del Campidoglio, con 400 partecipanti, ma anche tutti quelli che sono seguiti, tutti eventi di grande successo, ai quali per primo ho contribuito nella stesura dei programmi oltre che con le mie relazioni.

Insomma migliaia e migliaia di Colleghi che assieme e grazie ad ASAPS ho avvicinato ai temi del falso documentale e al furto e riciclaggio dei veicoli, una storia infinita e bellissima, che qui ho solo accennato, che dura da trent'anni e che continua tuttora.

Adesso mi fermo qui ma non posso nascondere il fatto che mentre scrivevo questo articolo mi è passata per la mente una vita, una vita di ricordi, di esperienze, di soddisfazioni, di persone, di cose belle ma anche brutte, una vita legata all'associazione e per questo che mi fa piacere in chiusura ricordare e dichiarare pubblicamente la mia gratitudine ... grazie ASAPS grazie di tutto e come si dice altri 100 di questi giorni e in buona salute. ■

*** Consulente ed esperto internazionale in controllo documentale e furto/riciclaggio dei veicoli. Già Ispettore Superiore della Polizia di Stato.**



DIAMO VOCE AI TUOI DIRITTI

gesigroup :

GLI ESPERTI DEL RISARCIMENTO
www.gesigroup.it

Numero Verde
800 085578

ASAPS 30 ANNI PER LA FORMAZIONE dal ciclostile al webinar

1991 – 2021 trent'anni spesi per la sicurezza stradale attraverso la formazione degli operatori di polizia stradale

Da giovane agente in servizio presso la Sottosezione Polizia Stradale di Brugnato, appresi dall'Amico e collega Fabio Marulli - referente locale per il sodalizio - che un'associazione nata per volontà di un manipolo di appartenenti alla Specialità della Polizia di Stato aveva da poco iniziato a muovere i primi passi... In principio molti non avevano compreso di cosa si trattasse, forse qualcosa a metà tra un sindacato ed un'associazione di categoria perché l'ASAPS, contrariamente ad altri che la osteggiavano, portava - e porta - avanti l'orgoglio di appartenenza ad una Specialità contribuendo alla crescita professionale dei propri iscritti.

Nel 1991, in un'epoca in cui internet e la diffusione del web era praticamente agli albori, non era ancora minimamente concepito il concetto di formazione professionale per come lo conosciamo oggi, tuttavia l'ASAPS ebbe la lungimiranza di creare una prima rete di contatti promuovendo la figura del referente il quale, oltre al compito di rappresentare il sodalizio, riceveva e distribuiva, così per come accade ancora oggi, il materiale professionale costituito da schede di approfondimento autoprodotte. Trascorre qualche anno, e la Presidenza nazionale decide che è arrivato il momento di passare alla carta patinata... nel febbraio del 1995, viene inviato alle stampe il primo numero de "il Centauro" - la rivista della sicurezza stradale - in cui nella rubrica "la posta dell'A.S.A.P.S.", è riportata integralmente la lettera di una coppia di utenti che parla del sottoscritto e del suo capopattuglia...





L'ASAPS non si ferma, non si può arrestare un Centauro in corsa! Così nasce il sito www.asaps.it. Arriviamo al 2003 e già le cliccate sul portale sono tante, tantissime. Da Ispettore in servizio alla Sezione Polizia Stradale mi chiedo come poter dare il mio contributo alla crescita professionale della categoria. Interessandomi per professione, ed anche per diletto, di controllo stradale nasce l'idea di realizzare la prima pubblicazione di settore a mia firma: *"I dati di identificazione dei veicoli stradali - Guida pratica per gli operatori di polizia"* che dal maggio 2003 verrà divulgata gratuitamente sul sito dell'associazione e scaricata da decine di migliaia di colleghi di tutte le forze in campo, oltre ad essere utilizzata per scopi didattici interni ad una forza di polizia ad ordinamento militare.

Da quella prima pubblicazione nasce e si consolida il mio rapporto con l'ASAPS e con Giordano Biserni suo inossidabile Presidente, ma anche la fraterna amicizia che mi lega a Raffaele Chianca con il quale ho avuto, ed ho, l'onore di scrivere decine e decine di articoli tecnico – professionali pubblicati sul magazine "il Centauro", oltre a centinaia di risposte ai quesiti nell'area dedicata ai veicoli ed alle patenti estere. Non sono mancate le soddisfazioni derivanti dalla pubblicazione di manuali ed e-book professionali, l'ultimo dei quali, in ordine di tempo, "Guida al controllo dei ciclomotori" risale al 2020.

Passata l'epoca delle schede su ciclostile, consegnate a ciascun associato con capillare scrupolo dal referente, l'ASAPS entra a pieno titolo nel mondo della formazione partecipando con proprie sessioni, solo per citarne alcuni, ai convegni nazionali della Polizia Locale di La Spezia e di Riccione.



Oggi l'informazione e la formazione viaggiano alla velocità della luce e, complice la pandemia, l'ASAPS ha saputo adeguarsi anche davanti a questi scenari. Messa da parte – almeno per il momento – la formazione di tipo tradizionale, nell'ottobre 2020, in collaborazione e con il supporto di SAPIDATA, vede la luce il progetto **ASAPS Webinar**, la piattaforma professionale dedicata ad un ciclo di seminari su argomenti di sempre più stringente attualità per gli appartenenti ai servizi di polizia stradale. Un modo efficace e moderno, quello di ASAPS Webinar, per portare la conoscenza dei nostri selezionatissimi esperti direttamente nelle mani dei soci. Una sfida risultata vincente che ho avuto, ed ho, l'onore di coordinare nell'ambito di programmi condivisi rispetto alle esigenze formative che nascono grazie alle quotidiane segnalazioni che pervengono dai nostri iscritti. Per citare qualche numero basta dire che da ottobre a dicembre 2020 ai sette webinar targati ASAPS hanno partecipato oltre un migliaio di appartenenti ai servizi di polizia, mentre per il primo semestre di questo 2021 sono previsti almeno una dozzina di eventi in un'offerta di aggiornamento professionale gratuita che annovera i migliori esperti per ogni settore formativo.

In un'occasione come quella del trentennale di ASAPS chi avrebbe mai detto che, ed è proprio il caso di dirlo, avrei fatto così tanta strada? ...questo è certamente tempo di bilanci, ma è anche il tempo di dire grazie all'ASAPS ed alla sua presidenza per le opportunità di crescita professionale che mi ha dato e che, nel mio piccolo, mi ha consentito di condividere con tutti voi...

***Ispettore Superiore della Polizia di Stato**



IT-Alert: il nuovo sistema di allerta pubblico di Protezione Civile

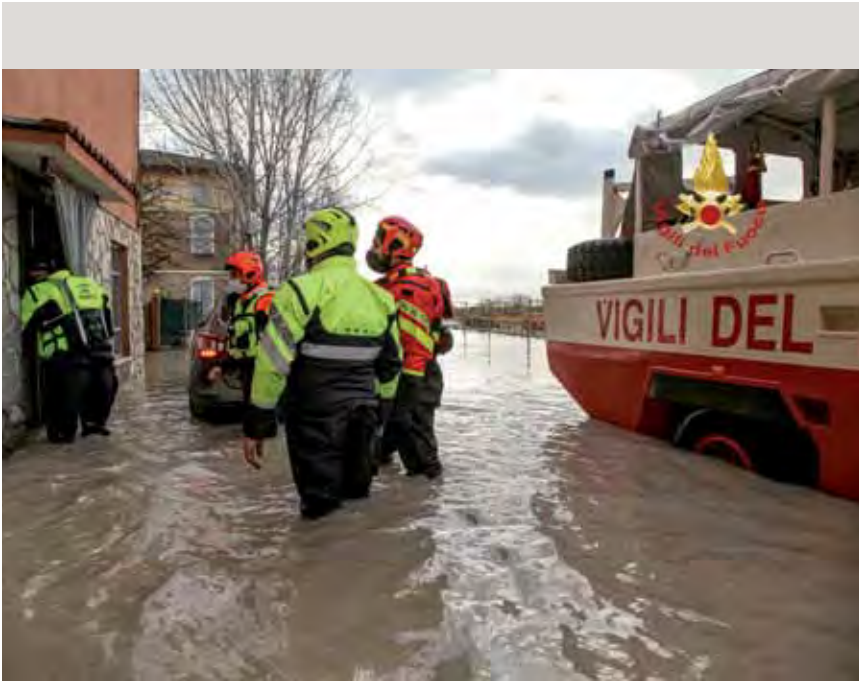
(Gazzetta Ufficiale nr. 36 del 12 febbraio 2021)



Italia è un Paese “fragile” dal punto di vista idrogeologico ed idraulico e lo dimostrano la tragica perdita di vite umane e i danni materiali che tutte le regioni ogni anno subiscono, a seguito di eventi estremi dal punto di vista climatologico, ma anche per eventi diversi quali i terremoti, le frane, le valanghe, i dissesti provocati per colpa dell’uomo. Episodi non più sporadici ma che costano al bilancio dello Stato centinaia di milioni di euro. Quello che è mancato finora è anche un sistema organico di allertamento generale, da curare e da migliorare anche con i nuovi strumenti tecnologici di cui siamo dotati, a partire dagli smart-phone. La soluzione è ormai a portata di mano, grazie al nuovo sistema di allertamento di Protezione Civile e al sistema di allarme pubblico denominato “IT-Alert”.

La pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale nr. 36 del 12 febbraio 2021 della Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 23 ottobre 2020 è un punto di svolta. L’art. 28 della legge nr. 55/2019 di conversione del DL 18 aprile 2019, nr. 32 ha introdotto nel Codice delle comunicazioni elettroniche le definizioni di Sistema di allarme pubblico, di servizio “Cell broadcast”, di “messaggio IT-Alert” e di “servizio IT-Alert”. Il successivo Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 19 giugno 2020 ha individuato le modalità e i criteri di attivazione e gestione del servizio “IT-Alert”. Partendo dal Codice di Protezione Civile (decreto legislativo nr. 1 del 2018), con la recentissima direttiva vengono disciplinate l’omogeneizzazione di terminologie e definizioni, l’organizzazione strutturale del sistema di allertamento e del sistema “IT-Alert”, che dovrà diramare ai terminali presenti in una determinata area geografica “messaggi IT-Alert”, consentendo alla popolazione ivi presente di assumere comportamenti di autoprotezione in relazione a situazione di rischio. Le attività di allertamento risentono di limiti correlati all’incertezza connessa ai fenomeni naturali, alla conoscenza scientifica imperfetta, alle capacità tecnologiche a disposizione, ad ulteriori vincoli quali le risorse umane e finanziarie a disposizione e alla necessità di assumere decisioni immediate in contesti di emergenza. Il Dipartimento di Protezione Civile sarà la cabina di regia, acquisendo le procedure esistenti relative all’allertamento, a monitorare procedimenti di innovazione e linee guida per la stesura di procedure ed attività per l’allertamento sulla base delle buone pratiche raccolte.

La piattaforma tecnologica “IT-Alert” dovrà utilizzare determinati standard europei, divulgando messaggi e codici colore, con riferimento ai vari livelli di allerta e all’attivazione di una fase operativa determinata. Il Sistema di allertamento nazionale, statale e regionale si articola in una fase di previsione e una fase di monitoraggio e sorveglianza, che ha proprio lo scopo di osservare e seguire, quando e dove



possibile l'evoluzione della situazione in atto e i potenziali impatti sul territorio. Con "IT-Alert" il Dipartimento della protezione civile, le regioni e i comuni, ciascuna per le proprie competenze, possono trasmettere "messaggi IT-Alert" per informare la popolazione attraverso la tecnologia "cell broadcast", canale istantaneo gestito in autonomia da ciascun operatore nazionale di telefonia mobile: i messaggi vengono ricevuti dalla popolazione sui "terminali utenti" (telefoni cellulari, smartphone, tablet) presenti in una determinata area geografica. Altri canali utilizzati da "IT-Alert" sono le "app" per smartphone e il canale pubblico "Machine to Machine" (M2M) attraverso il quale altre "App" e altri sistemi per la comunicazione di emergenza utilizzati dalle componenti del Servizio nazionale della Protezione civile possono essere alimentati con i messaggi di "IT-Alert". I messaggi hanno lo scopo di informare la popolazione, affinché adotti misure di autoprotezione, che si distinguono in attività preparatorie, attività di messa in sicurezza e attività di aggiornamento informativo sull'evento in corso.

Ma quali sono i "messaggi di IT-Alert"? Possono essere di "ALLERTA", di "PERICOLO", di "EMERGENZA". I messaggi, preparati ed inviati dal Dipartimento della protezione civile, dalle regioni e dai comuni, dovranno adeguarsi ai principi di trasparenza, di sussidiarietà, di auto-responsabilità e di autoprotezione della popolazione e di omogeneità comunicativa. La sperimentazione - si dispone della direttiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri - durerà 24 mesi, e gli esiti della sperimentazione saranno vagliati da una apposita Commissione tecnica, con due componenti della Commissione speciale di protezione civile della Conferenza delle Regioni e province autonome, due dell'Associazione nazionale comuni italiani,

due della Commissione previsione e prevenzione grandi rischi e uno del Dipartimento della protezione civile. Una importante novità per il nostro Paese che però necessita di analisi e di sperimentazioni approfondite, nella speranza vi sia un avvio il più rapido possibile, a tutela della pubblica incolumità. ■

***Comandante Corpo Polizia Municipale di Verona
Dirigente Unità Organizzativa Protezione Civile Comune di Verona**

ASAPS: nasce il nuovo Osservatorio Ciclisti Aggiornamenti mensili sui decessi di una utenza sempre più debole sulle strade italiane A gennaio 14 ciclisti uccisi



ASAPS – Associazione Sostenitori e Amici Polizia Stradale – comunica la nascita nel 2021 di un nuovo Osservatorio, che si aggiunge agli altri 20 (pirateria, contromano, stragi delle notti del fine settimana, incidenti con bambini, sbirri pikkiati ecc.), con gli incidenti rilevati dalle Forze di Polizia e dalle Polizie Locali con i decessi di una utenza tra le più deboli della strada.

L'“Osservatorio Ciclisti” mensilmente darà la fotografia dei sinistri a livello nazionale, evidenziando anche l'andamento rispetto agli anni precedenti. Va infatti ricordato come il numero di deceduti tra i ciclisti nel 2019 è notevolmente salito (253), rispetto a quelli del 2018 (219), e al momento non sono ancora stati comunicati i dati relativi all'anno 2020 da parte di ACI-Istat.

Dal 1° al 31 gennaio sono morti in Italia **14 ciclisti**, 13 uomini e 1 donna, 11 cittadini italiani e 3 stranieri, in aumento rispetto ai dati del 2019 quando furono 10 e del 2018 con 12 morti. L'emergenza “coronavirus” e l'introduzione delle limitazioni alla mobilità non hanno avuto particolare effetti sui ciclisti, e anche per questa utenza debole permangono gravissimi comportamenti come quello della pirateria stradale. Sono stati registrati infatti due episodi con fuga degli autori del sinistro e le vittime lasciate sul posto. Molto grave l'episodio di Agerola nel Napoletano dove è morta una donna di 37 anni, la più giovane vittima del mese, mentre a Medicina (BO) è rimasto ucciso un 93enne.

Questi dati sono stati raccolti tra i referenti di ASAPS sul territorio nazionale e dai mass-media, e sono ovviamente parziali (anche se indicativi), in quanto i dati che verranno poi ufficializzati da ACI-Istat terranno conto dei decessi avvenuti entro trenta giorni dall'incidente.

Nessuno dei conducenti al momento del sinistro è risultato alterato alla guida, ma spesso solo gli accertamenti medico-legali presso gli ospedali possono dare ulteriori conferme.

Analizzando le regioni dove sono avvenuti gli incidenti più gravi, osserviamo che in Emilia Romagna sono avvenuti 5 sinistri mortali, regione a forte vocazione per le due ruote dove sono decine di migliaia (di tutte le età) i cittadini che utilizzano la bicicletta per gli spostamenti quotidiani, 2 in Piemonte e 2 in Lombardia.

Si sono registrati tre sinistri mortali con mezzi elettrici, una bicicletta, un triciclo elettrico e un deambulatore elettrico.

I veicoli investitori si distinguono in: 9 autovetture, 4 autocarri, una fuoriuscita autonoma. Sui 14 ciclisti morti a gennaio gli ultra 60enni sono stati ben 8, per confermare che le persone più anziane sono quelle più a rischio anche sulle due ruote come per i pedoni.

“Il nuovo **Osservatorio Ciclisti** vuole sensibilizzare l'opinione pubblica su questa particolare utenza della strada - afferma Giordano Biserni presidente ASAPS - anche alla luce di un maggior utilizzo delle biciclette da parte dei cittadini a seguito della pandemia, velocipedi anche a pedalata assistita ed elettrici. Ci preoccupa il fenomeno dei pirati della strada, che non scompare nonostante l'inasprimento delle pene, e ci preoccupa l'età media dei deceduti, con 8 vittime su 14 con una età superiore ai 60 anni. Si fugge perché si è senza copertura assicurativa, perché non si ha mai conseguito la patente o perché revocata o sospesa. Fuggire è un comportamento criminale e con l'impegno delle forze dell'ordine e con le nuove tecnologie come la videosorveglianza e analisi dei tabulati telefonici, i colpevoli vengono molto spesso assicurati alla giustizia. Il numero superiore di ciclisti deceduti nel primo mese del 2021 deve far riflettere, considerati anche i provvedimenti introdotti a loro tutela dal decreto Semplificazione a settembre scorso.

Il prospetto complessivo, elaborato dall'Osservatorio Ciclisti ASAPS è consultabile al link <https://www.asaps.it/p/71813>

ASAPS

Monopattini ASAPS rilancia il tema della sicurezza sulla micromobilità elettrica dopo il secondo decesso in Italia



Dopo il grave incidente di Genova, dove una donna di 34 anni, mamma di due bambini a bordo di un monopattino è rimasta uccisa dopo uno scontro con un autocarro, l'Associazione Sostenitori e Amici della Polizia Stradale rilancia l'allarme con i dati del 2020. L'Osservatorio Monopattini di ASAPS nel 2020 ha visto ben 125 incidenti gravi in Italia, con un decesso a Budrio a giugno 2020, 11 feriti in prognosi riservata e 49 feriti con prognosi superiore ai 40 giorni.

Il massiccio utilizzo nelle grandi città italiane, e l'equiparazione alle biciclette, sono temi che impongono la massima attenzione sui veicoli di micromobilità elettrica. La donna indossava anche il casco, peraltro non obbligatorio per i maggiorenni e sulle cause sono in corso gli accertamenti della Polizia Municipale di Genova. Sono centinaia però in tutta Italia gli incidenti avvenuti con danni lievi e senza l'intervento degli organi di polizia stradale, di cui però non è possibile un conteggio reale.

Come già riportato nell'analisi 2020 da parte di ASAPS, la principale causa di sinistro è la caduta autonoma dovuta a ribaltamento senza urto contro ostacoli fissi. Su questo aspetto, sicuramente, ha inciso sia la distrazione alla guida – molti gli utenti che usano il cellulare alla guida anche per fare i selfie - che l'inesperienza del guidatore, spesso giovanissimo, ma anche la manutenzione stradale di molte arterie cittadine, con buche ed avvallamenti che non facilitano certamente l'utilizzo di un veicolo con ruote molto piccole soprattutto nei centri storici. Seguono gli scontri frontali e laterali, spesso agli incroci stradali, dove non vengono rispettate le precedenza, e gli scontri contro ostacoli fissi. ASAPS ha contato anche ben 8 sinistri con conducenti di monopattini alterati dall'alcol e denunciati all'autorità giudiziaria per guida in stato d'ebbrezza.

La regione in cui sono avvenuti gli incidenti più numerosi e gravi è la Lombardia con 56 sinistri, la città di Milano è infatti in testa alla classifica tra le grandi metropoli. Molti gli incidenti con feriti gravi nel capoluogo lombardo, città in cui l'altissimo utilizzo di mezzi in sharing da parte dei cittadini, incide sulla percentuale complessiva. Il Piemonte è al secondo posto con 14 sinistri gravi, con Torino capofila. Segue il Lazio con 13 incidenti gravi quasi tutti avvenuti a Roma, dove la situazione nei mesi post lockdown è stata particolarmente difficile. Seguono l'Emilia Romagna e l'Abruzzo con 6. La Liguria non era tra i primi posti come regione a rischio.

Il lancio dei monopattini come dispositivi di micromobilità elettrica è avvenuto a giugno 2019 in via sperimentale, con un decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ma è l'anno 2020 quello in cui il monopattino è diventato un vero e proprio veicolo, essendo stato equiparato alle biciclette. Il loro numero è cresciuto in tutte le grandi città ma anche in quelle di provincia, con l'arrivo di ben 13 aziende che oggi affittano i propri mezzi e che hanno vinto bandi pubblicati in molte città italiane.

30 utenti coinvolti avevano meno di 18 anni, a dimostrazione dell'utilizzo da parte di giovanissimi, mentre una 86enne pedone è la persona più anziana coinvolta, investita da due minorenni a bordo di monopattino a Cesena a settembre scorso.

Il monopattino alle doti di mezzo moderno, agile, non inquinante, - afferma Giordano Biserni presidente ASAPS - aggiunge significative condizioni di pericolo se non condotto con prudenza e osservanza delle regole, insomma doti di doppio equilibrio: fisico e mentale, senza accettazione del rischio.

ASAPS

Massimario di Legittimità e di Merito

Circolazione stradale: guida sotto effetto dell'alcool, non vi è l'obbligo di attendere il difensore

Circolazione stradale
Corte di cassazione civile - sez. VI – sentenza del 07 gennaio 2021, n. 28
Riferimenti normativi
D.lgs. 295/92 art. 186
D.P.R. 495/92 art. 379

La Suprema Corte di Cassazione ha ribadito, con la sentenza citata, che l'accertamento strumentale dello stato di ebbrezza, attraverso l'ausilio dell'alcoltest, rientra nella fattispecie dell'attività di Polizia Giudiziaria, pertanto, il soggetto (conducente) ha la facoltà di farsi assistere da un difensore di fiducia.

Dalla medesima si apprende che gli agenti accertatori non hanno l'obbligo di attendere, ma solamente di informare il trasgressore del suo diritto ed eventualmente attendere per un tempo minimo al fine di procedere alle operazioni di cui all'art. 186 C.d.S..

La sentenza odierna, registra il ricorso, alla Corte di Cassazione, presentato da un comune del trevigiano avverso la sentenza emessa dal Tribunale di Treviso, che ha confermato l'annullamento del verbale di contestazione della guida in stato di ebbrezza ai sensi dell'art. 186 comma 2° lett. a) C.d.S., in quanto è stato ritenuto invalido **l'alcoltest effettuato a distanza di circa 20 minuti invece di 23/29 minuti**, come si dirà infra, **dall'avviso reso all'interessato della facoltà di farsi assistere da un difensore di fiducia.**

La Suprema Corte di Cassazione, ha ribadito come, in materia di accertamento della guida in stato di ebbrezza ai sensi dell'art. 186 C.d.S., in particolare del comma 4 che prevede: *"Quando gli accertamenti qualitativi di cui al comma 3 hanno dato esito positivo, in ogni caso d'incidente ovvero quando si abbia altrimenti motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi in stato di alterazione psicofisica derivante dall'influenza dell'alcool, gli organi di Polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, anche accompagnandolo presso il più vicino ufficio o comando, hanno la facoltà di effettuare l'accertamento con strumenti e procedure determinati dal regolamento"* e dell'art. 379 del Regolamento del C.d.S., ai commi: "1. *L'accertamento dello stato di ebbrezza ai sensi dell'articolo 186, comma 4, del Codice, si effettua mediante l'analisi dell'aria alveolare espirata: qualora, in base al valore della concentrazione di alcool nell'aria alveolare espirata, la concentrazione alcoolemica corrisponda o superi 0,5 grammi per litro (g/l), il soggetto viene ritenuto in stato di ebbrezza.*

2. *La concentrazione di cui al comma 1 dovrà risultare da almeno due determinazioni concordanti effettuate ad un intervallo di tempo di 5 minuti.*

3. *Nel procedere ai predetti accertamenti, ovvero qualora si provveda a documentare il rifiuto opposto dall'interessato, resta fermo in ogni caso il compito dei verbalizzanti di indicare nella notizia di reato, ai sensi dell'articolo 347 del Codice di procedura penale, le circostanze sintomatiche dell'esistenza dello stato di ebbrezza, desumibili in particolare dallo stato del soggetto e dalla condotta di guida."* L'alcoltest si sostanzia in un accertamento strumentale di **polizia giudiziaria urgente ed indifferibile**, cui il difensore **può assistere** senza che gli sia riconosciuto però alcun diritto ad essere previamente avvisato, come sancito dall'ormai costante giurisprudenza di legittimità.

Come si apprende dalla sentenza, è onere della polizia giudiziaria informare la persona sottoposta ad indagini della facoltà di farsi assistere da un difensore di fiducia e non anche quello di attendere il suo arrivo prima di procedere all'effettuazione del test alcolemico, come peraltro previsto dagli articoli 354 e 356 c.p.p. e 114 disp. att. c.p.p.

Pertanto, come stabilito dai giudici, nel caso di specie l'opponente non ha contestato la circostanza di essere stato ripetutamente avvisato della suddetta facoltà, avendo fondato l'opposizione sull'assunto che i verbalizzanti avrebbero dovuto attendere l'arrivo del difensore, tesi che la giurisprudenza ha già chiarito di essere infondata. In considerazione di quanto sin qui considerato, il ricorso va accolto e la sentenza impugnata va cassata con rinvio al Tribunale di Treviso.

Ordinanza del Sindaco che vieta l'accesso ai cani nei giardini pubblici

Decoro urbano
Tribunale Amministrativo Regionale per l' Umbria, sentenza del 28/01/2021 n. 21
Riferimenti normativi
Art. 50, comma 5, del d.lgs. n. 267/00

Nelle more della sentenza in oggetto, si apprende che il Sindaco, ha con proprio provvedimento vietato l'ingresso dei cani nei parchi pubblici anche se custoditi, motivando tale procedimento con la finalità di garantire il decoro e l'igiene pubblico.

Inoltre, si apprende che il comune ha imposto ai proprietari degli animali di munirsi di paletta o sacchetto e di raccogliere le deiezioni del proprio animale.

Le motivazioni di cui al ricorso si concretizzano nei seguenti punti:

1. Eccesso di potere per violazione **principio di ragionevolezza, proporzionalità, atteso che l'aver vietato in maniera assoluta l'accesso dei cani ai parchi pubblici appare una misura drastica e sproporzionata**

rispetto alla finalità di tutelare l'igiene pubblica, nel caso di mancata raccolta delle deiezioni degli animali.

II. **Eccesso di potere per difetto di istruttoria e di motivazione**, avendo il Comune di ... ritenuto che la presenza di cani costituisca un **rischio per l'igiene pubblica**, senza tuttavia specificare quale sia il rischio che la presenza degli animali possa arrecare e quali siano le problematiche igienico sanitarie determinate dalla presenza degli escrementi dei cani.

III. **Carenza dei presupposti per l'emanazione di ordinanze contingibili e urgenti**: incompetenza e violazione dell'art. 50, comma 5, del d.lgs. n. 267/00, non rispettando l'ordinanza impugnata nessuno dei requisiti imposti dalla legge per l'emanazione di ordinanze contingibili ed urgenti.

Quanto affermato dai giudici del TAR Umbria, sopportato dalla giurisprudenza ormai costante, riportata ai punti:

"8. In tal senso si è più volte espressa la giurisprudenza formatasi in materia, secondo cui <<lo scopo perseguito dall'Ente locale di mantenere il decoro e l'igiene pubblica può essere adeguatamente soddisfatto mediante l'imposizione, agli accompagnatori di cani, dell'obbligo di rimuovere le eventuali deiezioni con le palette predisposte all'uso e di riporle, opportunamente chiuse in appositi sacchetti, nei cestini portarifiuti, anche eventualmente organizzando adeguate forme di controllo a che tali comportamenti vengano effettivamente osservati>> (cfr., ex multis, TA.R. Puglia, Lecce, sez. II, 28.3.2013, n. 732).

9. *La misura impugnata va pertanto annullata in quanto evidentemente sproporzionata rispetto al dichiarato fine di <<mantenere il decoro e l'igiene pubblica>> (cfr. TA.R. Lombardia, Milano, sez. III, 6.11.2013, n. 2431)",* pertanto, Tribunale Amministrativo Regionale per l'Umbria (Sezione Prima), definitivamente pronunciando sul ricorso, come in epigrafe proposto, lo accoglie e, per l'effetto, annulla l'ordinanza sindacale n. 34/2016 del Comune di Deruta, limitatamente all'art. 1 ove viene vietato l'accesso ai cani, anche se custoditi, nei parchi pubblici.

Responsabilità della titolare del negozio per la caduta del pedone

Circolazione stradale
Cassazione Civile, Sez. VI, sentenza 1107 del 21 gennaio 2021

Riferimenti normativi

d.lgs. 30/04/1992 n. 285 art. 190
codice civile art. 2049

La sentenza emessa dalla Suprema Corte di Cassazione, trova applicazione a seguito della sentenza del Tribunale di Roma, n. 1834/2014, la quale respingeva la richiesta risarcitoria avanzata dall'infortunato nei confronti dell'attività commerciale, avente ad oggetto i danni subiti in conseguenza

della caduta verificatasi, ritenendo non provata l'esistenza di un rapporto di subordinazione tra la persona che aveva gettato acqua saponata sul marciapiede antistante l'esercizio commerciale, rendendolo scivoloso.

La Corte d'Appello, con la sentenza oggetto dell'odierno ricorso, investita del gravame, in via principale, e, in via incidentale, dall'attività commerciale, riteneva applicabile al caso concreto la disciplina di cui all'art. 2049 c.c., il quale prevede: "**Responsabilità dei padroni e dei committenti.**

I padroni e i committenti sono responsabili per i danni arrecati dal fatto illecito dei loro domestici e commessi nell'esercizio delle incombenze a cui sono adibiti."

È interessante anche ribadire il principio imposto dall'art.

190 del C.d.S. "Comportamento dei pedoni", il quale impone agli stessi che devono circolare **sui marciapiedi**, sulle banchine, sui viali e sugli spazi per essi predisposti. ... Nella sentenza di accoglimento del ricorso si evince: "*la Corte territoriale incorsa in un errore di riconduzione della fattispecie concreta alla fattispecie disciplinata dall'art. 2049 c.c., sulla scorta di un erroneo accertamento della quaestio facti - il motivo non meriterebbe accoglimento, perché le censure della ricorrente muovono da premesse che si rivelano oltre che erronee in iure - la negazione di carattere probatorio e indiziario della testimonianza de relato, l'assenza di un nesso di occasionalità necessaria tra preponente e preposto in assenza di un rapporto lavorativo tra il padrone e il committente (cfr. Cass. 15/04/2019, n. 10445, la quale ha ribadito che, ai sensi dell'art. 2049 c.c., **il preponente è tenuto a rispondere dei fatti illeciti commessi non solo dai propri dipendenti, ma anche da tutte le persone che hanno agito su suo incarico o per suo conto, dal momento che l'art. 2049 c.c., non richiede affatto, quale presupposto, l'esistenza un rapporto di lavoro subordinato; e che la responsabilità del padrone o del committente per fatto del commesso sussiste di anche quando, come nel caso di specie, non sia stato individuato l'autore materiale del danno, ove sia comunque certo che questi sia un incaricato o preposto di quello - del tutto astratte, perché prive di confronto con la decisione impugnata, la quale ha ritenuto che vi fossero indizi gravi, precisi e concordanti, emergenti dalle prove testimoniali espletate, per ritenere sussistente il rapporto di preposizione e di occasionalità necessaria, specificando, correttamente, che ai fine della sua ricorrenza non era necessario che tra il soggetto che aveva gettato sui marciapiede l'acqua insaponata e la titolare della profumeria vi fosse un rapporto di lavoro subordinato."***

Due violazioni stessa data, stesso luogo e stessa violazione: vanno pagate entrambe?



Salve, se viene contestata dall'agente Caio la violazione di un un articolo X del codice della strada nei riguardi di un veicolo in sosta (quindi in assenza del proprietario e/o trasgressore) e nella stessa giornata viene

contestata, sempre al medesimo veicolo che è rimasto in sosta nello stesso punto, una violazione all'articolo Y del codice della strada dall'agente Sempronio, una delle due sanzioni è ricorribile? Grazie, saluti

email-Ciampino (Rm)

(ASAPS) Se, come pare di intendere dal quesito, si tratta dello stesso evento/illecito senza che il veicolo in sosta irregolare sia stato spostato, è necessario richiedere l'archiviazione, in autotutela (ed in difetto ricorrere) con riferimento alla seconda violazione. (ASAPS)

Violazioni monopattini elettrici: quali le sanzioni?



Buongiorno, con la presente sono a chiedervi i seguenti chiarimenti in merito alla circolazione dei monopattini a propulsione elettrica. La normativa di riferimento è la legge 160/2019, la quale evidenzia i limiti edittali per ogni

violazione. Considerato poi che i medesimi monopattini sono assimilati ai velocipedi (art. 182 C.d.S.), con limiti edittali diversi (vedasi circolazione senza indossare giubbotto retroriflettente); si chiede quale articolo bisogna inserire nel Verbale di Contestazione e se possono essere utilizzati i bollettari in dotazione o devono essere approntati verbali ad hoc. Ringraziandovi anticipatamente per il supporto fornito, porgo cordiali saluti.

email-Busto Arsizio (Va)

(ASAPS) Tenuto conto che il sistema sanzionatorio è quello previsto per gli illeciti ricompresi nel codice della strada, con applicazione per i pagamenti entro 5 gg della riduzione del 30% (salva ipotesi con confisca per la quale non è prevista possibilità pagamento ex articolo

210 comma 3 CdS):

- È possibile utilizzare i medesimi bollettari
- Indicare nello spazio per la violazione specifico richiamo ad articolo e legge violata (ASAPS)

Si può applicare l'art. 78 per un portapacchi di fattura artigianale, imbullonato ai montanti del tetto del veicolo?



Diviene possibile l'applicazione dell'art. 78 C.d.S. per un portapacchi di fattura artigianale, imbullonato ai montanti del tetto del veicolo?

email-Ronco All'Adige (VR)

(ASAPS) I portasci e i portabagagli, accessori che la Direttiva n. 79/488/CEE (sporgenze esterne) consente di omologare quali entità tecniche indipendenti destinate ai veicoli della categoria M1, possono essere applicate sugli autoveicoli, senza l'obbligo della annotazione sulla carta di circolazione.

In riferimento a quanto esposto nel quesito, si ritiene non applicabile al caso di specie la sanzione riconducibile all'art. 78 CdS.

Si precisa, comunque, che dovranno essere rispettate le prescrizioni di cui all'art. 164 CdS per quanto riguarda la sistemazione del carico. (ASAPS)

Qual è il numero massimo di punti patente decurtabile a neopatentato che, con una unica azione, ha commesso due illeciti?



Qual è il numero massimo di punti patente decurtabile a neopatentato che, con una unica azione, ha commesso due illeciti?

Chiedo cortesemente il vostro autorevole parere in merito al

numero massimo di punti-patente da decurtare ad un neo patentato che, con una unica azione, ha commesso due illeciti (che non prevedono la sospensione o revoca della patente) che comportano la decurtazione di n. 8 punti per la prima violazione e n. 2 punti per la seconda violazione (punti ancora da raddoppiare). L'attuale art. 126-bis Cds prevede una decurtazione massima di 15

punti salvo alcuni casi previsti dallo stesso.

email-Bolzano (Bz)

(ASAPS) Il comma 1-bis dell'art. 126-bis del codice della Strada prescrive che "Qualora vengano accertate contemporaneamente più violazioni delle norme di cui al comma 1 possono essere decurtati un massimo di quindici punti. Le disposizioni del presente comma non si applicano nei casi in cui è prevista la sospensione o la revoca della patente".

In riferimento a quanto esposto nel quesito, si ritiene che al caso di specie siano da decurtare solo 15 punti totali (e non 20). (ASAPS) Resta il fatto che, trattandosi di fatti non avvenuti alla presenza del pubblico ufficiale, quanto descritto nel verbale non ha fede privilegiata (cioè non ha fede fino a querela di falso). (ASAPS)

Come si procede qualora il verbale al C.d.S. spedito all'obbligato in solido tramite poste italiane ritorni al comando?



Buongiorno, come si procede qualora il verbale al C.d.S. spedito all'obbligato in solido tramite poste italiane ritorni al comando con apposta la dicitura "indirizzo sconosciuto e/o irreperibilità del destinatario"?

email-Cagliari (Ca)

(ASAPS) È necessario distinguere:

- Se effettivamente l'indirizzo non è corretto per un errore dell'organo verbalizzante, allora in questo caso, tenuto conto che nel frattempo saranno probabilmente scaduti i termini di notifica, si procederà all'archiviazione con le procedure concordate con la locale Prefettura
- Se invece l'indirizzo esiste e corrisponde a quello risultante dai pubblici registri e/o dall'anagrafe tributaria, allora sarà necessario fare un tentativo di notifica tramite forza di polizia competente per territorio (ASAPS)

RCA non inserita in banca dati ma attestata da documentazione esibita su strada: come agire?

Premesso che di recente la Polizia Locale utilizza la banca dati MCTC per la verifica delle coperture assicurative, in alcuni recenti controlli si è verificata la situazione in cui l'utente esibiva certificato attestante la copertura



assicurativa, ma scoperto in banca dati. In un caso il broker non ha aggiornato la banca dati; in un caso la compagnia assicuratrice non ha aggiornato sic-ania; in un caso il veicolo risultava scoperto nonostante la conferma di copertura da

parte della compagnia. Quale procedimento sanzionatorio è giusto adottare? La richiesta di "cassa giornale" alla assicurazione è legittima? Vi sono sanzioni imputabili anche alla compagnia o all'intermediario?

email-Ronco all'Adige (Vr)

(ASAPS) Qualora si ravvisino comportamenti irregolari da parte di agenzie, subagenzie oppure intermediari assicurativi, è opportuno segnalare il fatto a:

- IVASS - www.ivass.it
- Uffici centrali delle singole compagnie assicuratrici indicati nell'allegato elenco (ASAPS)

Targhe smarrite: in mancanza denuncia entro i termini, quale la violazione?



Ultimamente parecchi professionisti stanno adottando lo stratagemma di togliere le targhe di immatricolazione dei veicoli ed utilizzarli con la copertura della targa prova. Pertanto, in assenza di denuncia di smarrimento delle

stesse, si ravvisa la violazione dell'art. 100 per la mancanza delle stesse? Nel caso prospettato quali altre violazioni si possono ravvisare?

email-Itri (Lt)

(ASAPS) Non si comprende che cosa intenda chi pone il quesito con "professionisti", termine che, nella prassi, è riferito ad avvocati, commercialisti, ecc (e pertanto soggetti difficilmente autorizzati all'utilizzo della targa di prova). Se invece si tratta di soggetto legittimato all'utilizzo della targa di prova, allora in questo caso non è obbligatorio mantenere l'apposizione anche di quella originale del veicolo in questione.

Ovviamente sarà necessario avere al seguito i documenti che legittimano tale utilizzo ricordando che, per quanto attiene l'art. 80 CdS, al momento dell'eventuale controllo su strada la targa prova non esime dalla violazione appena menzionata. (ASAPS)

TEMPI DI GUIDA E DI RIPOSO Riposo giornaliero e microinterruzioni

Ufficio Studi ASAPS




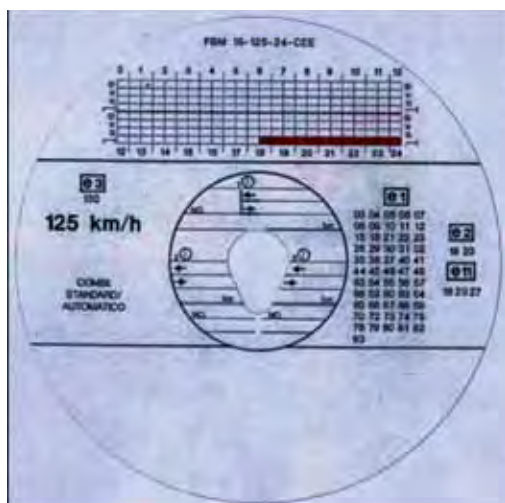
P

er quanto riguarda l'«**obbligo di registrazione del riposo giornaliero**», vedasi la circolare prot. n. 300/A/5033/11/111/20/3 del 1° giugno 2011 (punto 1), con cui il Servizio Polizia Stradale del Ministero dell'Interno ha comunicato il seguente orientamento: «L'art. 15, paragrafo 2, del Regolamento CEE 3821/85, prescrive che: "Quando i conducenti si allontanano dal veicolo e non sono pertanto in grado di utilizzare l'apparecchio di controllo montato sul veicolo stesso, i periodi di tempi di cui al paragrafo 3, secondo trattino, lettere b), c) e d), devono:

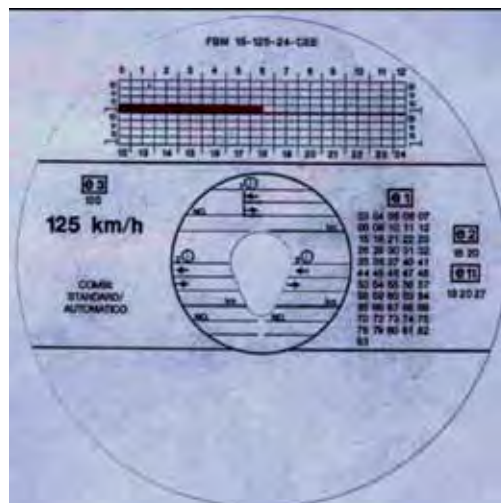
a) se il veicolo è munito di apparecchio di controllo in conformità dell'allegato I, essere inseriti sul foglio di registrazione, a mano o mediante registrazione automatica o in altro modo, in maniera leggibile ed evitando l'insudiciamento del foglio; oppure

b) se il veicolo è munito di apparecchio di controllo in conformità dell'allegato IB, essere inseriti sulla carta del conducente grazie al dispositivo di inserimento dati manuale dell'apparecchio di controllo".

Dalla lettura della norma in esame si evince, pertanto, che i periodi di riposo giornaliero [di cui all'art. 15, paragrafo 3, lettera d), secondo trattino, del Regolamento CEE 3821/85] **vanno registrati o inseriti manualmente** sotto il simbolo  (lettino), anche quando il conducente si allontana dal veicolo portando al seguito il foglio di registrazione o la carta tachigrafica. L'inosservanza comporterà la violazione di cui all'art. 19 della Legge 13 novembre 1978, n. 727, ovvero dell'art. 174 del Codice della Strada solo se si accerta, con diverso metodo e mediante altri elementi probatori, il mancato rispetto del periodo di riposo giornaliero in argomento».




L'autista **alle ore 18** si allontana dal veicolo munito di tachigrafo analogico portando con sé il foglio di registrazione: sullo stesso inserisce manualmente (sotto il corrispondente simbolo del lettino) che da quel momento inizia il periodo di riposo giornaliero **fino alle ore 24** di quella medesima giornata.



Parimenti, sul successivo foglio di registrazione (relativo alla seguente giornata lavorativa), l'autista inserisce manualmente (con le stesse modalità) il completamento del riposo giornaliero **fino alle ore 6** (da questo momento, infatti, lo inserisce nel tachigrafo analogico per la conseguente registrazione dell'attività di guida che sta per iniziare).

Da ultimo, in relazione all'«**obbligo di registrazione del riposo giornaliero**», vedasi anche la circolare interministeriale prot. n. 300/A/6262/11/111/20/3 - prot. n. 17598 del 22 luglio 2011 (punto 4), redatta in forma congiunta dai Ministeri dell'Interno e delle Infrastrutture e dei Trasporti, con la quale sono stati ripetuti i medesimi contenuti del punto 1 della sopra citata circolare n. 300/A/5033/11/111/20/3 del 1° giugno 2011 del Servizio Polizia Stradale del Ministero dell'Interno.

Si evidenzia che, con effetto dal 20 agosto 2020, l'art. 34, paragrafo 5, lettera b), punto iv), del nuovo Regolamento (UE) n. 165/2014 [così come modificato dall'art. 2, punto 11), lettera b), del Regolamento (UE) 2020/1054 del 15/07/2020] prescrive che i «**conducenti: ... azionano i dispositivi di commutazione che consentono di registrare separatamente e distintamente i seguenti periodi di tempo: ... sotto il simbolo  : le interruzioni di guida, i periodi di riposo, le ferie annuali o i congedi per malattia**».

A differenza del previgente art. 15, paragrafo 3, secondo trattino, lettera d), del Regolamento (CEE) n. 3821/85 [che faceva espresso riferimento (oltre che alle «*interruzioni di guida*») solamente ai «*periodi di riposo giornaliero*»], la corrispondente nuova disposizione comunitaria citata menziona più in generale «*i periodi di riposo*» [che ad avviso di alcuni, in attesa di diverse interpretazioni ufficiali o giurisprudenziali, comprenderebbero, quindi, sia i periodi di riposo giornaliero che quelli di riposo settimanale: su quest'ultima novità, infatti, non sono ancora intervenuti nuovi chiarimenti ministeriali successivi a quelli diramati con le sopra richiamate circolari dell'1/06/2011 e del 22/07/2011 che fanno riferimento all'obbligo di registrazione dei soli periodi di riposo giornaliero, considerato che all'epoca trovava ancora applicazione il previgente Regolamento (CEE) n. 3821/85 che menzionava esclusivamente tali periodi di riposo].

Per quanto riguarda la registrazione delle micro interruzioni ed il corretto uso del selettore delle attività di cui all'art. 34, paragrafo 5, lettera b), del Regolamento (UE) n. 165/2014, con la circolare prot. n. 300/A/4780/20/111/20/3 del 7 luglio 2020 il Ministero dell'Interno ha chiarito che: «*Nell'ipotesi di "micro interruzioni" della guida di pochi minuti, queste non possono essere considerate agli effetti di legge "interruzioni" che, come detto, devono essere di almeno 45 minuti, né tantomeno "periodi di riposo" giornaliero o settimanale (durante i quali il conducente può disporre liberamente del suo tempo). Tuttavia, se il conducente impiega il suo tempo per il soddisfacimento di esigenze personali disponendone, quindi, liberamente, le micro interruzioni non possono essere considerate neanche come tempi di disponibilità. In tali casi, qualora il conducente abbia commutato il dispositivo del tachigrafo sul simbolo del "lettino" per registrare le suindicate "micro interruzioni", non potrà essere sanzionato solo presumendo che nei periodi in questione era in disponibilità e non poteva disporre liberamente del suo tempo. Naturalmente i periodi in questione non saranno calcolati nel computo dell'orario di lavoro di cui all'art. 3 della Direttiva 2012/15/CE*». Di seguito si riporta un esempio di **micro interruzioni non sanzionabili**. ■



Ufficio Studi ASAPS

Bologna
Bologna, operazione "Asaltantes" della Polizia Stradale
Sgominata una banda di peruviani dedita alla commissione di furti seriali di abbigliamento e oggetti griffati



(ASAPS) BOLOGNA, 28 gennaio 2021 – Razziavano di tutto, in tutta Italia. Si chiude, almeno per il momento, l'attività di un terzetto di ladri seriali, originari del Perù e da anni residenti a Firenze, arrestati martedì

scorso (26 gennaio), dagli investigatori della Squadra di PG del Compartimento Polizia Stradale di Bologna, entrati in azione coi colleghi di Parma dopo un lungo pedinamento che si è protratto per due regioni e cinque province.

Le indagini erano scattate alla fine della scorsa settimana, quando gli accertamenti successivi a un furto di generi alimentari commesso dal trio all'interno dell'area di servizio Bentivoglio (Bologna), sulla A/13, avevano condotto gli uomini della Squadra di PG sulle tracce di una Fiat Bravo, corrispondente per modello e colore a un veicolo segnalato in molte città del centro nord come in uso a razziatori (in spagnolo "asaltantes") seriali. A trovare la targa esatta ed risalire agli abituali utilizzatori del veicolo non è stato facile, ma alla fine i poliziotti sono arrivati sotto casa dei ladri che, ogni mattina, imboccavano l'autostrada dirigendosi in città sempre diverse.

È stato sufficiente seguirli alcune ore per capire il loro modus operandi, basato su rapidità e sfontatezza (e sul ricorso a dispositivi autocostruiti per eludere i sistemi antitaccheggio), per poi bloccarli all'uscita dell'area di servizio "Medesano Ovest", in provincia di Parma, lungo l'autostrada della Cisa: addosso, i tre (due uomini e una donna), avevano il bottino appena trafugato, mentre a bordo dell'auto gli investigatori hanno rinvenuto e sequestrato la refurtiva dei colpi effettuati in mattinata presso altri negozi, sempre del parmense.

Venivano così tratti in arresto e condotti innanzi al giudice del Tribunale di Parma per il rito direttissimo, che ha convalidato la misura e disposto per tutti la custodia cautelare.

A casa di uno dei componenti del commando, perquisito dai poliziotti di Bologna e del Compartimento Polizia Stradale di Firenze, sono stati sequestrati numerosi accessori femminili di abbigliamento, in particolare borse e portafogli griffati, accessori elettronici e macchine fotografiche provento dell'attività criminale dei soggetti fermati, per un valore di circa 10.000 euro: gli accertamenti scaturiti indicano che parte della refurtiva risale ad episodi

delittuosi del 2017, circostanza questa indicatrice della serialità delinquenziale dei soggetti fermati, tutti regolari sul territorio nazionale e privi di occupazione. (ASAPS)

Bologna
Operazione "Lone truck": 4 arresti della Polizia Stradale di Bologna
In carcere una banda di cerignolani



(ASAPS) BOLOGNA, 28 gennaio 2021 – Nella notte tra il 19 e il 20 ottobre 2019, una pattuglia della Polizia Stradale di Imola (BO) intervenne in A14 per un autoarticolato abbandonato nei pressi

di un'area di servizio, scoprendo che si trattava di un mezzo rubato ad una ditta veronese, stipato di refurtiva sottratta alla stessa società proprietaria del complesso veicolare. Sul posto, gli investigatori della Squadra di PG del Compartimento Emilia-Romagna e della Polizia Scientifica raccolsero ogni minima traccia, ricostruirono i transiti dei veicoli di passaggio e passarono al setaccio il traffico telefonico. Mesi di incroci ed elaborazioni che hanno però dato i loro frutti: infatti, al termine delle attività investigative, la Procura della Repubblica di Verona ha ricevuto un'informativa in cui erano stati ricostruite tutte le fasi del furto e, soprattutto, in cui erano state disvelate le generalità dei quattro componenti del commando criminale in azione, composto da pregiudicati pugliesi, tutti di Cerignola (Foggia). Ed è stato proprio qui che alle prime luci dell'alba del 22 gennaio, la Polizia Stradale bolognese, coadiuvata da quella foggiana, è entrata in azione, sorprendendo nel sonno i destinatari dell'ordinanza di custodia cautelare in carcere spiccata dal GIP del Tribunale scaligero, tutti associati alla Casa Circondariale. (ASAPS)

Verona
Due angeli hanno salvato nostro figlio": Poliziotti fuori servizio soccorrono un 19enne salvandogli la vita

Insospettiti dalla condotta di guida in quel momento apparentemente immotivata, gli agenti hanno proceduto al controllo del mezzo pesante

Intorno alle ore 20.00 del 9 gennaio scorso, il Vice Sovrintendente Fernando Marverti e l'Assistente Capo Sara Vacca, mentre rientravano dal lavoro presso la loro



abitazione, hanno notato a Verona, lungo via Friuli, un motorino a terra, al centro della strada; subito dopo, avvicinandosi e scesi dalla macchina, si sono accorti che, poco distante dal motorino, accanto al marciapiede, c'era un

ragazzo sdraiato a terra e immobile.

Intuendo immediatamente la gravità della situazione, i due Poliziotti hanno deciso di intervenire e in particolare Fernando Marverti ha contattato il 118 per attivare i soccorsi, mente Sara Vacca, accortasi che il ragazzo era privo di sensi e che non mostrava alcuna funzione vitale, ha stabilizzato il corpo del ragazzo e ha iniziato ad effettuare il massaggio cardiaco.

Le operazioni di soccorso sono state eseguite, seguendo le precise indicazioni dell'operatore del 118, che sono state comunicate a Sara Vacca, per il tramite del suo collega Fernando Marverti, che le stava accanto e che sono proseguite senza sosta sino a quando non è intervenuto il personale dell'ambulanza e dell'auto medica.

Secondo quanto riferito dal personale sanitario intervenuto sul posto e anche successivamente dal personale medico, che ha prestato le prime cure, senza l'intervento dei due Poliziotti, quasi certamente, il ragazzo non ce l'avrebbe fatta.

Per tale motivo, i genitori nella lettera, che hanno deciso di inviare a Gianpaolo Trevisi, Direttore della Scuola Allievi Agenti della Polizia di Stato di Peschiera del Garda, ufficio presso cui prestano servizio i due Poliziotti, li hanno ringraziati con parole commoventi, definendoli "Gli angeli che hanno salvato nostro figlio".

Si è deciso di rendere pubblica questa storia, solo ora che il diciannovenne è stato dichiarato fuori pericolo e che, grazie a un'eccezionale assistenza medica, sta per iniziare il percorso di cure e recupero.

da poliziadistato.it

Foggia

Ricettazione e riciclaggio auto: 10 arresti a Foggia, giro da 100mila euro al mese

La Polizia Stradale esegue le misure cautelari, in carcere e ai domiciliari



La Polizia Stradale pugliese sta eseguendo in queste ore 10 ordinanze di custodia cautelare in carcere e ai domiciliari nei confronti di altrettanti individui residenti nella provincia di Foggia. Le

indagini, durate oltre tre mesi, hanno consentito di accertare l'esistenza di un'associazione dedita alla ricettazione ed al riciclaggio di veicoli e parti di ricambio, che produceva un giro d'affari stimato in oltre 100mila euro mensili. Una parte dei proventi dell'attività criminale saranno oggetto di sequestro preventivo a scopo di confisca.

Vengono contestati anche reati ambientali, per lo sversamento illecito di olii e altre sostanze nocive che finivano nei terreni, alle otto persone arrestate oggi (due sono ancora ricercate) con l'accusa di far parte di un'associazione dedita alla ricettazione ed al riciclaggio di veicoli e parti di ricambio. Il gruppo era radicato nel Foggiano, tra Cerignola, Stornara e Ortanova, e produceva un giro di affari stimato in oltre 100mila euro mensili. È quanto accertato dagli agenti della polizia stradale di Bari che hanno eseguito una ordinanza di custodia cautelare, emessa dal gip del tribunale di Foggia: sette persone sono finite in carcere e una ai domiciliari.

Nei confronti degli arrestati è stato anche notificato un decreto di sequestro preventivo di beni finalizzato alla confisca per un controvalore di circa 270mila euro. Attraverso le indagini, partite nel giugno 2019 e durate tre mesi, i poliziotti hanno accertato che a capo dell'organizzazione c'era un 27enne cerignolano, mentre un 38enne era conosciuto come il "meccanico". Il gruppo si avvaleva anche dell'aiuto di cinque cittadini stranieri. Durante le indagini gli investigatori hanno scoperto sia l'esistenza di un caveau protetto da una porta telecomandata all'interno del quale erano custodite le componenti di ricambio ritenute più costose e delicate, come centraline elettroniche e cruscotti, sia un vero e proprio "libro mastro" nel quale erano annotate le quantità e i prezzi dei pezzi commercializzati sui mercati esteri, in particolar modo in Polonia, sia su quelli locali.

da lagazzettadelmezzogiorno.it

Polizia Locale Verona
Ha 246 veicoli intestati e 180mila euro di multe da pagare, anche a Verona



Era un controllo ordinario, su strada. Ma gli agenti della polizia locale con il sistema tecnologico Giano hanno smascherato un prestanome, con 246 veicoli intestati e 180 mila euro tra tasse e sanzioni non pagate.

L'uomo, un nigeriano di 51 anni, è stato denunciato per truffa e falsa dichiarazione a pubblico ufficiale.

Interrogato, ha confessato di aver messo a disposizione i suoi dati e i documenti ad amici e connazionali per l'acquisto di veicoli, alcuni dei quali probabilmente già espatriati.



Mezzi che, dall'esperienza delle Forze dell'Ordine, spesso vengono utilizzati per furti, rapine o trasporto di droga, in quanto i conducenti sono così difficilmente identificabili. L'auto fermata per controllo risultata con assicurazione e revisione regolari, ma il conducente non era il proprietario dell'auto e non sapeva spiegare agli agenti il legame con l'intestatario. Sono scattati così ulteriori accertamenti, da cui è uscita una lista di ben 246 tra macchine, autocarri, autobus e persino rimorchi, tutti acquistati dallo stesso cittadino nigeriano nell'arco degli ultimi due anni con regolare partita Iva da autosalone. E quindi agevolazioni su Iva e passaggi di proprietà. La concessionaria aveva sede in un appartamento di un condominio di una cittadina toscana, mentre il nigeriano risultava residente in provincia di Verona.

Ma non solo. Per il Fisco il proprietario delle auto era nullatenente. Si calcola quindi che non abbia versato allo Stato tasse per 165 mila euro circa. Al Comune di Verona, invece, deve 14 mila euro di sanzioni per velocità eccessiva, sosta non autorizzata e ingresso in Ztl, multe mai pagate in quanto raccomandate e pec tornavano sempre al mittente.

Per l'uomo è scattato il blocco anagrafico che gli impedirà in futuro di vendere o acquistare veicoli. Per i mezzi, invece, è stata richiesta la radiazione d'ufficio, in modo che se intercettati dalle Forze dell'Ordine vengano immediatamente bloccati. Si tratta del settimo prestanome individuato dalla Polizia locale di Verona, che ha fatto radiare oltre 3 mila mezzi.

da larena.it

Carabinieri Milano

Furti e rapine ai Tir in sosta: presa la banda. Anche due sequestri di persona

Base logistica a Settimo Milanese, in un capannone. Due autotrasportatori sequestrati durante le rapine



Rapinavano autotrasportatori in sosta presso varie aree industriali, poi rivendevano la refurtiva a dei ricettatori. A partire da una di queste rapine, i carabinieri della compagnia di Cassano d'Adda hanno sgominato la banda, indagando in tutto tredici

persone. Cinque di loro sono state arrestate all'alba di martedì 9 febbraio 2021. Si trovano ora a San Vittore. Stando alle indagini, il gruppo criminale sarebbe responsabile di cinque furti e tre rapine tra agosto e ottobre 2020. In due delle rapine, tra l'altro, gli autotrasportatori sono stati sequestrati durante il fatto e poi rilasciati in un'area

industriale di Liscate (Milano). Le indagini sono scaturite a partire dalla rapina commessa a Basiano (Milano) il 31 agosto 2020 all'esterno di uno stabilimento logistico, ai danni di un autotrasportatore in sosta, nel corso della quale erano state asportate decine di confezioni di olio per motore, per un valore di circa 30 mila euro.

Tra l'altro, durante l'indagine, il 15 settembre 2020 i carabinieri avevano fermato (e indagato per ricettazione) un uomo di 22 anni, romeno, sorpreso a Segrate alla guida di un furgone pieno di computer e monitor per un valore di oltre 600 mila euro, appena rapinati a Cavenago Brianza (Mb). I cinque ora arrestati sono stati ricondotti a quella rapina, così come al furto ai danni di un Tir in sosta a Liscate il 30 ottobre 2020. Il 3 dicembre, invece, i carabinieri avevano fermato sette uomini (quattro romeni e tre ecuadoriani) a Milano e Settimo Milanese, considerati i responsabili di una rapina avvenuta a Treviglio (Bg) nonché in possesso di elettrodomestici e altri beni rubati, trovati in un capannone di Settimo Milanese, base logistica della banda.

da milanotoday.it

Terni

Polstrada sequestra 521 grammi marijuana nascosti in auto

Un arresto grazie a fiuto cani antidroga



(ANSA)- TERNI, 29 GEN - Ancora un sequestro di droga a Terni, dove la polizia stradale ha individuato e arrestato un uomo trovato in possesso di 521 grammi di marijuana nascosti all'interno della propria

auto. E' stato fermato nell'ambito dei controlli straordinari organizzati lungo il raccordo Terni-Orte, grazie al fiuto di Faro e Nelly, i cani della squadra cinofili della questura di Roma.

Gli animali hanno consentito agli agenti della Polstrada di individuare in pochi secondi il nascondiglio dello stupefacente, trasportato sotto il pannello posteriore dell'auto.

A seguito della perquisizione domiciliare, svolta in un appartamento di Terni, sono state anche rinvenute una pianta e delle infiorescenze di marijuana. (ANSA).

da ansa.it



ed ancora...



Udine
Sequestrati 440mila litri di gasolio di contrabbando



Firenze
Sede legale a Sofia e “mente” a Firenze: trasportatore esterovestito scoperto dalla Finanza
Lavorava in Italia ma aveva sede in Bulgaria per evadere le tasse; le Fiamme Gialle denunciano i due amministratori e sequestrano beni per oltre due milioni di euro



Mestre
Si presenta all'esame di guida con equipaggiamento da spia, denunciato



Prato
La Polizia Locale non ci casca. Denuncia uno straniero per produzione ed uso di documento falso, sostituzione di persona e sanzionato per guida senza patente perché mai conseguita, con verbale di 5100 euro, il veicolo è stato sottoposto a fermo amministrativo per tre mesi



Terni
Sbanda con l'auto e resta in bilico sulla scarpata: i vigili urbani tengono la vettura fino all'arrivo dei vigili del fuoco
Incidente stradale questa mattina sulla strada per Collescipoli. Protagonista una ragazza di 34 anni che era rimasta bloccata nell'auto: salvata



EUROPOL

Strumenti di cooperazione di polizia: i canali di condivisione e i codici di gestione delle informazioni scambiate con e da Europol

L'Agenzia europea di polizia *Europol* dispone di ben tre canali di scambio informazioni e di due sistemi di *data management*, accessibili alle forze di polizia nazionali. Si tratta, come testimoniato dalla migliore prassi operativa, di un bacino di dati ed evidenze investigative, il cui utilizzo è vincolato a precise regole di gestione, dirimenti nella risoluzione dei più complessi contesti di indagine ed imprescindibili nella lotta senza frontiere al crimine internazionale

1. La lezione di *Archimedes*

L'Aja, Paesi Bassi, 24 settembre 2014. Nel maestoso palazzo di vetro e cemento dai bordi taglienti di Eindhovenlaan, disegnato dal visionario architetto fiammingo Frank Wintermans, sede di Europol, c'è aria di festa. A dispensare pacche sulla spalla e frasi di congratulazione sono i membri di un *team* internazionale di agenti di polizia, che festeggia il buon esito di *Archimedes*, una delle più imponenti operazioni di polizia della recente storia europea a contrasto della tratta di esseri umani e del traffico continentale di stupefacenti¹.

I numeri dell'operazione *Archimedes* sono, del resto, impressionanti: 1027 arresti eseguiti in tutta Europa, trenta bambini romeni tratti in salvo, 599 chili di cocaina, 200 di eroina ed oltre una tonnellata di cannabinoidi sequestrati. Tra i luoghi interessati dal *blitz* ci sono aeroporti, frontiere terrestri, porti, per un totale di trecento operazioni di polizia in 260 città².

I fattori di successo di un'operazione come *Archimedes* sono tanti, interconnessi, profondi. Ma il catalizzatore è sempre lo stesso: un efficace ed efficiente scambio di informazioni tra forze di polizia³. Detto altrimenti, ancora una volta, la cooperazione internazionale si rivela l'antidoto più efficace alla venefica espansione della criminalità organizzata nell'intricata arena europea.

Data l'importanza della materia, il presente contributo intende, pertanto, mettere a fuoco i principali canali

di informazione mediante i quali Europol rilascia le informazioni che detiene e amministra, irrorando gli archivi e le intelligence investigative di tutta Europa e non solo nell'adempimento delle proprie *mission* istituzionali.

2. Lo scambio di informazioni con Europol: EIS, SIENA e EPE.

Europol, istituita il 26 luglio 1995, fonda i propri canali di scambio informativo con le agenzie di polizia nazionali, nonché con terze Parti – inclusi Stati non appartenenti all'Unione Europea (UE) – con le quali ha siglato apposite convenzioni, su un *operation network* inalterato su avanzate tecnologie d'informazione che, oltre a permettere un'osmosi informativa rapida ed efficace, salvaguardano sia la conservazione che la protezione dei dati oggetto di scambio.

In particolare, lo scambio di informazioni tra Europol, Stati membri, Paesi terzi ed altri organismi indipendenti, può aver luogo principalmente attraverso tre canali privilegiati. Si tratta, in particolare de:

a. l'*Europol Information System* (EIS): database centrale contenente sia informazioni di intelligence sia dati connessi a procedimenti penali su reati transnazionali di competenza di Europol, inclusi i fenomeni di terrorismo⁴ e di cybercrime.

Operativamente, EIS è consultabile da ufficiali Europol, ufficiali di collegamento degli Stati membri, nonché dagli esperti nazionali distaccati presso il quartier generale dell'Agenzia di polizia europea. Inoltre, mediante il centro operativo di Europol, è data la possibilità ad alcuni organismi *partner* non solo di consultare, ma anche far confluire nel *dataset* in argomento dati investigativi di interesse.

Al riguardo, si evidenzia che il proprietario – ai fini della sicurezza, protezione ed aggiornamento investigativo del dato confluente in EIS – è il singolo organismo inseritore (cd. *inputting entity*), non potendo lo stesso essere modificato da Europol o da altri Stati membri, in quanto meri detentori delle informazioni.

Di conseguenza, pur essendo riconosciuto generalmente il principio dell'accesso diretto alla banca dati

ai membri di Europol e delle altre Unità nazionali, solo il proprietario del dato potrà – caso per caso – determinare sia la portata del diritto di accesso sia l'ampiezza della consultazione dei dati inseriti in EIS, ben potendo rendere il dato *ricercabile* nel magazzino informativo, ma non *visibile* (in tal caso il dato di interesse dovrà essere richiesto dall'agenzia operante mediante i consueti canali di cooperazione amministrativa, giudiziaria o di polizia);

b. il *Secure Information Exchange Network Application* (SIENA): è la piattaforma di scambio informativo utilizzata da Europol per effettuare comunicazioni di interesse operativo alle singole agenzie di *law enforcement* nazionali. Le comunicazioni, in particolare, sono contraddistinte da un protocollo identificativo che individua il caso investigativo in argomento (caso SIENA), seguito dal progressivo della specifica richiesta formulata (*ID request*) nonché da un altro progressivo rappresentativo del numero di messaggi scambiati per ciascuna richiesta (*ID flow*)⁵.

Tale meccanismo di cooperazione, entrato in funzione il 1° luglio 2009, è accessibile non solo agli ufficiali di collegamento di Europol, agli esperti ed analisti degli Stati membri e alla terze Parti che hanno siglato con l'agenzia europea apposite convenzioni per lo scambio di informazioni, ma anche ad altre agenzie europee ed extra-europee impegnate nel contrasto ad una vasta serie di crimini, fra cui Eurojust, Frontex, OLAF ed Interpol, nonché organismi di *law enforcement* di Australia, Canada, Norvegia, Liechtenstein, Moldavia, Svizzera e Stati Uniti.

Negli ultimi anni, l'accesso a SIENA è stato inoltre esteso a unità di investigazione specializzate in specifiche funzioni di polizia, come gli *asset-recovery office* (AROs), i *police customs cooperation centre* (PCCCs), le *passenger-information unit* (PIUs), le *financial intelligence unit* (FIU), i *fugitive active search team* (ENFAST), nonché le *special tactics unit* (ATLAS), *et similia*.

Una panoramica iconica del ventaglio di soggetti animanti il magazzino informativo SIENA è ben rappresentata dal seguente schema grafico⁶ :



c. l'*Europol Platform for Expert (EPE)*: si tratta di una piattaforma *web* volta a consentire, tra gli esperti nazionali, lo scambio di *best practice*, documenti di interesse investigativo, dati – diversi da quelli personali – inerenti a delitti di competenza di Europol, o altre informazioni classificate.

Gli utenti di EPE possono interagire e comunicare fra loro mediante specifiche comunità virtuali, suddivise per campi di interesse criminale, dotate di strumenti di *content management* come *blog*, *forum*, o altri sistemi di messaggistica privata ed istantanea.

3. I cd. codici di gestione ed utilizzo delle informazioni

In tale contesto, tutte le informazioni che transitano sul canale Europol sono assistite da appositi codici di gestione, parametrati ai livelli di riservatezza dell'informazione (*handling codes*, HC), nonché da codici di valutazione (*evaluation codes*, EC), inerenti una stima operativa della fonte da cui origina il dato informativo.

Più in particolare, i cc.dd. *handling codes* possono essere:

- "H – 0", afferente alle informazioni che possono essere utilizzate *esclusivamente* al fine di prevenire e di contrastare i reati di competenza di Europol nonché nell'ambito della cooperazione di polizia;

- "H – 1", codifica utilizzata per le notizie da non divulgare nell'ambito di un procedimento penale o giudiziario senza il previo consenso dell'ente che ha fornito l'informazione;

- "H – 2", attinente ai dati non divulgabili senza il consenso di chi ha fornito l'informazione;

- "H – 3", avente carattere residuale, consente *liberamente* di associare a un documento restrizioni e/o osservazioni diverse da quelle predefinite dagli altri codici.

Contestualmente, le informazioni oggetto di scambio potranno essere corredate dai seguenti *evaluation code*: A (fonte assolutamente affidabile); B (fonte dimostratasi affidabile nella maggior parte dei casi); C (fonte dimostratasi inaffidabile nella maggior parte dei casi); D (fonte la cui affidabilità non può essere valutata).

Tali codici di valutazione potranno, infine, essere combinati con i seguenti ulteriori *label*: 1 (informazione ritenuta sicura); 2 (informazione conosciuta personalmente dalla fonte ma non dall'agente che la fornisce); 3 (informazione non conosciuta dalla fonte ma avallata da altre informazioni disponibili); 4 (informazione non conosciuta personalmente dalla fonte né riscontrabile in alcun modo).

4. Strumenti di gestione delle informazioni: AWF e IS

In conclusione, la vasta gamma di informazioni di cui Europol dispone potrà essere utilmente messa a disposizione delle forze di polizia nazionali impegnate nello specifico caso investigativo mediante altri strumenti di *data management*, come ad esempio:

a. *Analysis Working Files (AWF)*: ovvero banche dati che raggruppano informazioni relative ad una specifica area criminale, consultabile da Europol e dagli Stati membri coinvolti in un determinato progetto di analisi. L'analisi di tali dati, si basa sostanzialmente su un insieme di informazioni che possono essere trasmesse dalle Unità Nazionali d'iniziativa o su richiesta dell'Agenzia europea, nel rispetto della legislazione nazionale, oppure da Stati terzi ed Organismi aventi rapporti con l'UE.

b. *Index System*: ovvero il sistema di Indice, strumento che fornisce una funzione di ricerca all'interno degli archivi di lavoro per file di analisi, consentendo di rilevare collegamenti rilevanti a fini di indagine, indicando quale è l'AWF di riferimento e lo Stato membri che ha inserito il dato informativo, al quale dovrà poi essere indirizzata una formale richiesta di acquisizione del dato.

A tale strumento possono accedervi, infine, il Direttore di Europol, i vice direttori, il personale di EUROPOL espressamente autorizzato e gli ufficiali di collegamento, i quali potranno soltanto rilevare la presenza dell'informazione, ma non accedere al contenuto della stessa.

***Capitano della Guardia di Finanza**

1 - Le parole di Rob Wainwright, direttore dell'agenzia, rivolte alla stampa, tradiscono non solo entusiasmo, ma anche emozione. È quasi un proclamo: "L'operazione Archimedes è una pietra miliare nella lotta al crimine organizzato in Europa. (...) Il risultato, con oltre 1000 arresti, vuole diventare un promemoria diretto ai gruppi della criminalità organizzata a cui vogliamo far sapere che la comunità internazionale è determinata a combattere ogni attività illegale sul suo territorio".

2 - Tra i vari media che hanno rilanciato l'attività di indagine: BBC News Europe, *More than 1,000 arrested in huge EU crime crackdown, 24/09/2014, su www.bbc.com* e *Il Fatto Quotidiano, Droga e tratta di esseri umani, operazione di Europol in 34 Paesi: 1027 arresti, 24/09/2014*.

3 - Nel caso dell'operazione Archimedes, in particolare, si è trattato di Oltre 20mila rappresentanti delle forze dell'ordine di 34 diversi Stati europei.

4 - Dal 2015, 24 Stati ed organismi sovranazionali, hanno iniziato ad usare EIS per condividere liste di *foreign terrorist fighters (FTFs)*.

5 - Ad esempio la stringa 123456-3-9 indicherà il nono messaggio scambiato nell'ambito alla terza richiesta in seno al caso SIENA n. 123456.

6 - Fonte: www.europol.europa.eu.



Stati Uniti

La pandemia dimezza i morti tra i bambini abbandonati in auto



La pandemia da virus Covid-19 che ha colpito in tutto il mondo, ha drasticamente ridotto il numero di decessi nel 2020 tra i bambini abbandonati o chiusi in auto negli Stati Uniti. Lo comunica il sito www.noheatstroke.org evidenziando come, a fronte dei 53 morti negli anni 2018 e 2019 - in pratica uno a settimana - nell'anno appena passato sono stati 24, in media due al mese. Ogni decesso è sempre una tragedia, che deriva da momenti di stress da parte di chi doveva vigilare ma anche di solitudine, di difficoltà economiche ma soprattutto di dissociazione mentale da parte di genitori, nonni, familiari. Con riferimento ai mesi più caldi, a luglio ci sono stati 8 decessi, 6 ad agosto e 4 a giugno.

Dal 1998 al 2020 sono stati 882 i piccoli scomparsi negli USA, nonostante le campagne di sensibilizzazione divulgate dalle istituzioni locali e dai mass-media. Il Texas - guardando agli Stati più a rischio per le alte temperature - ha pagato in questo ventennio il prezzo più elevato, come giovani vite umane spirate a causa di colpi di calore nei veicoli, con 132 piccoli deceduti, seguita dalla Florida con 96 e dalla California con 54. Per quanto riguarda le cause, occorre evidenziare che ben 467 bambini sono stati dimenticati all'interno dei veicoli (52.9%), 227 piccoli si sono chiusi all'interno dei mezzi da soli (25.6%), 173 bimbi sono stati lasciati all'interno del mezzo in modo consapevole dal conducente, per 15 non si conoscono i motivi (1.7%). Come età dei piccoli va sottolineato che 275 avevano meno di un anno, 203 un anno e 266 due soli anni. Il mese più a rischio rimane quello di luglio con 206 decessi, seguito da agosto con 196 e da giugno con 181. È il venerdì il giorno in cui ci sono stati più eventi tragici (149), seguito dal giovedì con 148 e dal mercoledì con 129 morti.

Nelle campagne istituzionali viene sempre ricordato come le morti dei più piccoli da calore a bordo di veicoli sono totalmente evitabili, con sistemi tecnologici ma anche con la massima attenzione da parte di chi deve vigilare sui bambini. Negli Stati Uniti sono pochissime le aree dove sono vigenti norme per l'utilizzo obbligatorio di un seggiolino anti-abbandono come in Italia.

Certo in questo caso la pandemia ha giocato un ruolo "favorevole". Meno persone che hanno spostato le famiglie.

Scuole in parte chiuse. Insomma mobilità ridotta e in questo caso meno piccole vittime. (ASAPS)

Francia

Nuova campagna di sensibilizzazione sulla sicurezza stradale in Francia: disarmiamo le nostre strade



La Francia in materia di sicurezza stradale fa sul serio nel 2021. Ed investe risorse economiche per video, poster, tabelloni pubblicitari. Obiettivo della campagna: mostrare il momento in cui un veicolo, comune oggetto di uso quotidiano, può diventare pericoloso in caso di comportamenti rischiosi. E dimostrare come basterebbero le azioni giuste per disarmare le nostre strade. Lo slogan è forte e arriva a segno: **"Il tuo comportamento può trasformare il tuo veicolo in un'arma. Cambiamo"**.

La campagna si basa su tre situazioni di guida comuni a cui ognuno di noi. Si concentra su comportamenti che possono sembrare innocui ... ma che hanno conseguenze drammatiche sulla strada, per sé e per gli altri:

- rispondere a un messaggio al telefono
- sonnecchiare per qualche secondo
- superare i limiti di velocità

DésarmonsNosRoutes, con l'associazione Victimes & Citoyens

La campagna si basa sulle testimonianze di automobilisti che raccontano la tragedia della strada che hanno vissuto e si rendono conto delle terribili conseguenze, per le vittime e per se stessi, della banalizzazione del loro comportamento trasgressivo.

Per aiutarci a portare questo messaggio, l'associazione Prevention Routiere si è rivolta all'associazione Victims & Citizens la cui missione è stare al fianco delle vittime della strada per ascoltarle, consigliarle e difendere i loro interessi. La campagna trasforma un veicolo in arma: pezzi di ricambio di veicoli sono stati recuperati da un deposito di rottami per essere meticolosamente rimodellati, tramite modellismo, in vere parti di armi. Così, un selettore di velocità, un tubo di scappamento, un pedale dell'acceleratore si trasformano in un mirino, una canna, un grilletto.

da preventionroutiere.asso.fr



L'ordinanza fiorentina con l'estensione dell'obbligatorietà del casco per tutti i conducenti di monopattini elettrici e la successiva ordinanza del TAR Toscana dell'8 febbraio 2021

La città di Firenze rappresenta la prima realtà nazionale che, in tema di sicurezza stradale, relativamente alla circolazione di monopattini elettrici, è intervenuta con un'ordinanza sindacale, che entrata in vigore dal 1 febbraio 2021 e attuata fino all'8 febbraio 2021 ha esteso l'obbligatorietà del casco per tutti i monopattinisti. Alla base del provvedimento amministrativo, la volontà di imporre indistintamente l'obbligo anche ai conducenti maggiorenni sia che guidino un veicolo privato sia un dispositivo in *sharing*. La scelta del Comune di Firenze, nell'ottica fondamentale della maggior sicurezza stradale, è stata quella di estendere anche ai conducenti maggiorenni di monopattini, l'obbligo di utilizzo di un idoneo casco protettivo, già previsto dall'articolo 1 comma 75 quater della Legge 160/2019 per quelli di età inferiore a diciotto anni.

Firenze da diverso tempo favorisce e incentiva in tutti i modi la mobilità sostenibile ed è un dato incontrovertibile che l'uso dei monopattini elettrici, come modalità di spostamento quotidiano sia per i turisti che per i *city users*, stia ottenendo un sempre maggiore riscontro tra gli utenti. Anche l'attivazione dei servizi "in affitto" di questi dispositivi elettrici, che a Firenze è iniziata a fine anno, contribuirà ulteriormente, con tutte le conseguenze collegate, all'aumento del numero complessivo dei mezzi circolanti sull'intero territorio cittadino. La normativa nazionale attualmente vigente, in relazione alle particolarità del nuovo veicolo elettrico, oltre a individuare regole precise per la circolazione del monopattino, ha consentito ai comuni, qualora ne ravvisino particolari necessità, di disporre misure ulteriori per determinate categorie di utenti anche in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche costruttive delle strade.

L'oggetto dell'ordinanza fiorentina recitava: "Obbligo di indossare un idoneo casco protettivo per i conducenti dei monopattini elettrici di cui al comma 75 dell'articolo 1 della Legge 160/2019, che circolano sulle strade comunali nel territorio del Comune di Firenze".

I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, dopo varie leggi che si sono succedute sull'argomento, con la norma sopracitata, Legge di Bilancio 2020, sono stati equiparati ai velocipedi, ai sensi dell'articolo 50 del Codice della Strada, e possono, pertanto, circolare sulle strade, sulle piste ciclabili, sui percorsi ciclopedonali e all'interno delle aree pedonali ove non sia espressamente disposto il contrario in quanto aree esclusivamente ad utilizzo dei soli pedoni.

L'articolo 7 comma 1 del D. Lgs. 285/1992 evidenzia che nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del Sindaco, adottare, fra l'altro, i medesimi provvedimenti indicati nell'articolo 6, comma 4, relativo alla regolamentazione della circolazione fuori dai centri abitati. Articolo 6 il quale, a sua volta, al comma 4 lettera b) determina che l'ente proprietario della strada può "stabilire obblighi, divieti e limitazioni di carattere temporaneo o permanente per ciascuna strada o tratto di essa, o per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade".

Va ricordato altresì, che rientra fra le attribuzioni del Sindaco, in qualità di ufficiale di Governo, la tutela dell'integrità fisica della cittadinanza come emerge dall'articolo 54 commi 4 e 4-bis del D. Lgs. 267/2000. Quest'ultimo attribuisce al primo cittadino il potere di adottare, con atto adeguatamente motivato, provvedimenti contingibili e urgenti nel rispetto dei principi generali dell'ordinamento, al fine di prevenire e di eliminare gravi pericoli che minacciano l'incolumità pubblica, diretti a tutelare l'integrità fisica della popolazione.

L'ordinanza in oggetto è stata adeguatamente motivata e dettagliata prendendo a riferimento le numerose e incontestabili evidenze scientifiche e tecniche che dimostrano la riduzione della lesività e della letalità determinata dall'utilizzo del casco protettivo negli incidenti stradali che riguardano conducenti e passeggeri dei veicoli a due ruote. Quanto sopra considerato anche le particolari specificità dell'ambiente urbano della Città di Firenze e, in particolare, l'elevata estensione delle pavimentazioni stradali lapidee soprattutto nel centro storico. Manto stradale che, anche in condizioni normali di manutenzione, può presentare un livello aggiuntivo di pericolosità per i monopattini, in considerazione delle caratteristiche intrinseche di tali veicoli (accelerazione consentita dal motore elettrico, velocità raggiungibili e piccolissime dimensioni delle ruote), soprattutto per la ricorrente presenza di piccole sconnessioni o irregolarità della superficie lapidea, per l'elevato numero di giunti fra gli elementi

della pavimentazione, non sempre perfettamente livellati e riempiti, per il minor coefficiente di aderenza di alcune tipologie di pietra rispetto al fondo stradale in conglomerato bituminoso.

Inoltre, nell'atto amministrativo, è stata sottolineata la circostanza, in relazione all'uso peculiare degli spazi urbani, che la Città di Firenze è e sarà sempre di più caratterizzata da un'elevata incidenza di aree pedonali, soprattutto nel centro storico e che tali zone risultano, in condizioni normali, anche per effetto dell'elevatissima presenza turistica, costantemente impegnate da un'elevata quantità di pedoni, essendo vietata in tali aree la circolazione dei veicoli a motore, salvo eventuali autorizzati.

Ugualmente è stato messo l'accento sulla circostanza che, nel quadro normativo vigente, i monopattini possono liberamente transitare in tutte le aree pedonali urbane nelle quali non è vietata la circolazione dei velocipedi, che costituiscono la quasi totalità. Inoltre, la peculiare caratteristica sinuosità delle traiettorie, l'accelerazione improvvisa, le velocità facilmente raggiungibili, la circolazione di tali veicoli all'interno delle aree pedonali, in presenza di elevate densità di pedoni, possono dar luogo a un incremento del numero di collisioni.

È peraltro molto verosimile, che l'utilizzo di tale tipologia di veicoli di micromobilità, sia a titolo privato esclusivo, che tramite noleggio dai gestori autorizzati, si concentri particolarmente nelle strade più centrali della città. Considerato che queste aree presentano forti limitazioni di accesso ad altre tipologie di veicoli e che una buona porzione di monopattini viene utilizzata per la percorrenza dell'ultimo tratto dopo uno spostamento più ampio effettuato con treno, tramvia, autobus o altro mezzo pubblico di mobilità, nelle aree centrali si verificherà sicuramente una maggiore domanda di servizi di noleggio per la massiccia presenza di turisti e utilizzatori cittadini quali, soprattutto, lavoratori e studenti.

Le peculiarità della Città di Firenze fin qui descritte, sia sotto l'aspetto strutturale che fruitivo dello spazio urbano, risultano determinare un peggioramento rispetto alle circostanze ordinarie, presupposte dal Legislatore, delle condizioni di sicurezza stradale in relazione alla circolazione dei monopattini, con particolare riferimento agli effetti lesivi di incidenti che possano occorrere ai conducenti di tali veicoli.

Per quanto sopra, l'amministrazione fiorentina ha ritenuto necessario estendere l'obbligo di utilizzo di un idoneo dispositivo di protezione individuale anche ai conducenti di monopattini di età superiore ai 18 anni. È stato inoltre valutato come opportuno, alla luce della recentissima individuazione dei soggetti da autorizzare per l'attivazione dei servizi di *sharing* dei monopattini elettrici, prevedere un congruo periodo di tempo affinché anche tali gestori potessero adeguatamente pubblicizzare e adattare gli strumenti che regolano l'erogazione del servizio (materiale in-

formativo per gli utenti, App per il noleggio dei veicoli, contratto tipo con gli utilizzatori, ecc.) ai contenuti dell'ordinanza gigliata.

È stato previsto, di conseguenza, in caso di mancata osservanza del provvedimento la sanzione amministrativa pecuniaria di cui all'articolo 6 comma 14 del Codice della Strada per le violazioni commesse fuori dai centri abitati e all'articolo 7 comma 14 per le violazioni commesse all'interno dei centri abitati.

L'obbligatorietà del casco e un'eventuale modifica della normativa nazionale sono state evidenziate anche ai rappresentanti dell'ANCI.

I veicoli elettrici, inoltre, proprio per loro oggettiva struttura e costruzione presentano un'estrema fragilità e, di conseguenza, i monopattinisti sono da classificarsi tra i maggiori utenti deboli dell'attuale circolazione stradale.

Quanto sopra è particolarmente evidente per la presenza di ruote estremamente piccole con diametro minimo che non permette una sicura stabilità durante la circolazione a differenza della conduzione di altri mezzi a due ruote quali i velocipedi a cui i primi sono equiparati, ma è chiaro, quindi, solo a livello di classificazione di veicolo.

Questa presenza di ruote molto piccole comporta oggettivamente una tenuta di strada più precaria rispetto alle normali biciclette ed è, quindi, per il monopattinista più facile perdere il controllo viaggiando spesso su strade che non sono proprio "tavoli da biliardo".

Purtroppo è da evidenziare anche che questi veicoli sono spesso considerati, soprattutto dai giovani, più un gioco che un vero e proprio oggetto utile per la mobilità quotidiana. Troppi utenti, infatti, "cavalcano" questi veicoli senza tenere conto delle regole di circolazione e delle disposizioni relative al corretto utilizzo.

Inoltre, sia per il fatto che i monopattini spesso vengono utilizzati in contesti urbani e cittadini dove le auto e i veicoli motorizzati a due ruote "la fanno da padrone", sia perché spesso vengono condotti in aree pedonali dove importante e predominante è la presenza di pedoni, ecco che risulta aumentato esponenzialmente (come purtroppo registra periodicamente l'Osservatorio ASAPS su incidenti che vedono coinvolti monopattini) il rischio effettivo di incidenti stradali anche con lesioni gravi. Se aggiungiamo l'effettiva possibilità di accelerare celermente e di oltrepassare i limiti di velocità imposti dalla normativa, il livello di pericolosità e di rischio caduta con possibile trauma cranico e peggio, perdita della vita, appare ancora più evidente.

Da segnalare inoltre come, nonostante diversi siano stati i sinistri anche gravi, solo per coincidenze favorevoli e fortunate, ad oggi in Italia siano capitati solo due incidenti mortali che hanno visto coinvolto questo nuovo veicolo, il primo a Budrio e il secondo a Genova. Da uno studio americano della University of California di San Francisco, condotto tra il 2014 e il 2018 e pubblicato sulla rivista medica *Jama Surgery*, risulta fortemente aumentato il numero di chi,

a seguito di incidente, ha riportato ferite alla testa. Alla domanda di come possa essere giustificato un aumento così improvviso ed esponenziale dell'incidentalità, la ricerca californiana dà una spiegazione logica e attendibile. Nei primi anni della ricerca i monopattini erano guidati quasi esclusivamente da utenti proprietari del veicolo e quindi maggiori conoscitori del proprio mezzo acquistato e utilizzato quotidianamente.

Successivamente, in America si è avuta l'esplosione del fenomeno dello *sharing* del monopattino. Lo stesso si sta verificando nella realtà italiana e ciò suscita inevitabili riflessioni.

Il noleggio "improvvisato" consente a chiunque di poter utilizzare i monopattini, dispositivi che magari il conducente non ha mai pilotato prima e utilizza non sapendo effettivamente come si guida, con aumento evidente di sinistrosità.

Particolarmente rilevanti risultano quindi tutte le campagne informative e di sensibilizzazione promosse dai vari comuni che consigliano vivamente l'utilizzo del casco per tutti gli utenti indipendentemente dall'età, proprio per un fattore di sicurezza stradale.

Una riflessione: in Francia sono stati già registrati numerosi incidenti mortali accaduti con monopattino, in Italia, fortunatamente, ad oggi siamo solo a due. La pesante casistica riportata dai "cugini d'Oltralpe", evidentemente non ascrivibile a esclusiva incapacità di guida, al minor rispetto delle regole o alla maggiore sconnessione delle strade rispetto al contesto italiano, rischia di essere presto eguagliata. Basti pensare che in tutta la penisola, i sinistri con lesioni refertati con fratture degli arti e con conseguenze a livello cranico sono stati molti e stanno aumentando esponenzialmente nelle città dove è cresciuto il numero di questi veicoli.

In data 8 febbraio, a seguito di ricorso presentato da due società vincitrici del bando per gestire il servizio di mobilità in *sharing* su monopattino nell'ambito della città di Firenze, è intervenuto il TAR per la Toscana Sezione Prima. Tribunale che ha pronunciato una sentenza con cui ha annullato l'ordinanza costringendo, almeno per ora, al *dietrofront* l'amministrazione comunale del capoluogo toscano.

Per i giudici amministrativi, infatti, un'ordinanza comunale non può imporre l'obbligo del casco sul monopattino elettrico. Il Comune di Firenze, preso atto della pronuncia di primo grado, sta valutando le varie possibilità e il Sindaco comunale torna a chiedere a Governo e Parlamento di intervenire a livello nazionale per estendere l'obbligo del casco, oggi normativamente previsto solo per gli *under 18*, anche a tutti gli altri utilizzatori nell'ottica della sicurezza stradale. ■

***Commissario Polizia Municipale di Firenze**



LA SALUTE È NELL'AREA.

Una guida sicura non può prescindere da un buono stato di salute del conducente. È per questo che abbiamo realizzato "Angolo della Prevenzione", un servizio innovativo e gratuito dedicato agli autotrasportatori per il monitoraggio del proprio stato di salute presso le Aree di Servizio della nostra rete.

A **Brianza Nord** (autostrada A4 zona Milano) e **Arno Est** (autostrada A1 zona Firenze) offriamo agli autotrasportatori la possibilità di effettuare, con l'ausilio di personale medico della Croce Rossa Italiana, controlli su:

- **parametri fisiologici di base:** pressione sanguigna massima e minima, frequenza cardiaca, pressione parziale di ossigeno nel sangue.
- **analisi ematochimiche:** test PSA per il controllo prostata - malattia professionale degli autotrasportatori - glicemia, colesterolo totale, HDL e LDL, trigliceridi.
- **spirometria ed elettrocardiogramma.**

**Con "Angolo della Prevenzione"
la salute degli autotrasportatori ha una corsia preferenziale.**

Un servizio offerto da: **autostrade** // per l'italia

in collaborazione con:



www.autostrade.it - www.cri.it

Societas delinquere non potest?

(Un brocardo latino sempre meno attuale, anche grazie all'Ue)

Esiste nell'ordinamento un processo peculiare, come fosse generato da una costola di quello penale, che è volto all'accertamento di una responsabilità amministrativa, pur come conseguenza della commissione di un reato, ovvero d'una tassativa violazione

di natura penale commessa da persona fisica (ovviamente), ma nell'interesse e/o a vantaggio di un ente (d.lgs. 08/06/2001, n. 231). In tale ambito il giudice (penale) è chiamato a comminare una sanzione amministrativa¹, pecuniaria e/o interdittiva, per l'eventuale responsabilità "da reato" di un soggetto però diverso dal reo persona fisica, che sia o meno fornito di personalità giuridica, come può verificarsi per società e associazioni² responsabili per il fatto di aver facilitato, non avendola contrastata, l'attività commissiva dell'agente (art. 27, c. 1, Cost.), che svolga funzioni di rappresentanza, di amministrazione o di direzione dell'ente/branca o che di fatto ne eserciti la gestione o il controllo, ovvero infine da persone sottoposte alla vigilanza o controllo del predetto (art. 5 d.lgs. n. 231/2001).

L'ente verrebbe tuttavia sanzionato, solo laddove le violazioni costituenti reato fossero commesse nel suo interesse, risultassero cioè idonee a generare un vantaggio economico, viceversa dovendo essere esclusa la sua responsabilità, laddove il reo avesse agito a suo esclusivo vantaggio o a vantaggio di terzi. Per scongiurare l'eventualità di un suo coinvolgimento a tale titolo, l'ente deve dotarsi di adeguati modelli di organizzazione, gestione e controllo (ex artt. 6 e 7, d.lgs. n. 231/2001) che tali condotte criminose possano prevenire, viceversa rischiando di trovarsi colpito nel patrimonio, dalla sanzione amministrativa³, ovvero nella propria capacità di generare un reddito, a causa delle misure interdittive cui verrebbe sottoposto. Da ultimo il d.lgs. 14 luglio 2020, n. 75 (L. delega 04/10/19, n. 117) ha dato attuazione alla Direttiva PIF (*Protezione degli Interessi Finanziari*) Ue n. 1371/2017, che si propone, attraverso lo strumento penale, in particolare con l'avvicinamento del diritto degli Stati membri, un migliore contrasto alle frodi che danneggino gli interessi finanziari dell'Unione⁴.

A tal fine ha modificato (art. 1, d.lgs. n. 75/2020), inasprendo le pene nei confronti di chi commetta un illecito⁵ ai danni dell'Ue e ponendo una soglia di attenzione quando il **danno o il profitto siano superiori a euro 100.000**, i seguenti reati: art. 316 c.p. (Peculato mediante profitto dell'errore altrui); art. 316-ter, c. 1, c.p. (Indebita percezione di erogazioni a danno dello Stato); art. 322-bis c.p. (Peculato, concussione, induzione indebita, corruzione e istigazione) cui è stato aggiunto il punto 5-quinquies al 1 c., prevedendone l'estensione alle persone che esercitino funzioni o attività corrispondenti a quelle dei pubblici ufficiali e degli incaricati di un pubblico servizio in Stati non appartenenti all'Ue, quando il fatto offenda gli interessi finanziari dell'Unione; art.



Giuseppe Scalarini, l'arricchito di guerra (1919). Si diceva un tempo: "ladro piccolo stai attento, che il ladro grosso ti farà impiccare."

640, c. 2, punto 1, c.p. (Truffa ai danni dello Stato o di altro ente pubblico); art. 356 cp (Frode nelle pubbliche forniture), comminando una sanzione pecuniaria fino a 500 quote; artt. 2 e 2 bis L. n. 898/1986 (Frode ai danni del Fondo europeo agricolo di garanzia e del Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale) comminando una sanzione pecuniaria fino a 500 quote. **In campo tributario** (IVA e IIDD) prevede una deroga alla non punibilità del tentativo per alcuni delitti (artt. 2, 3 e 4, d.lgs. 74/2000), se commessi anche nel territorio di altro Stato membro dell'Ue o, per meglio dire, nell'ambito di sistemi frodatori transfrontalieri (art. 6, c. 1-bis del d.lgs. 74/2000), al fine di evadere l'imposta sul valore aggiunto; stabilisce a tale riguardo una soglia di **valore complessivo: non inferiore a dieci milioni di euro** (art. 2, d.lgs. 75/2020).

Il D.L. n. 124/2019 (conv. L. 157/2019) aveva peraltro già inserito alcuni reati tributari tra quelli presupposto (art. 25-quinquiesdecies, c. 1, d.lgs. 231/2001) per la responsabilità di un ente, oltre a prevedere: una circostanza aggravante (art. 25-quinquiesdecies, c. 2, d.lgs. 231/2001) per il caso in cui questo abbia conseguito dal reato un profitto di rilevante entità e l'applicazione delle sanzioni interdittive (art. 25-quinquiesdecies, c. 3, d.lgs. 231/2001). Il d.lgs. 75/2020 (art. 5) ha inoltre previsto una responsabilità per gli

enti anche per il reato di contrabbando⁶ nelle sue varie forme, ovvero per i reati⁷ in materia doganale e di diritti di confine di cui al T.U.L.D. (Testo Unico Leggi Doganali - D.P.R. n. 43/1973). Per tali delitti l'art. 25-sexiesdecies del d.lgs. 231/2001 commina ora la sanzione pecuniaria fino a 200 quote, prevedendo un'aggravante se l'ammontare dei diritti di confine evasi sia maggiore di euro 100.000 (fino a 400 quote), oltre all'applicazione delle sanzioni interdittive (ex art. 9, c. 2, lett. c, d, ed e del d.lgs. 231/2001): divieto di contrattare con la PA; esclusione da agevolazioni, finanziamenti, contributi o sussidi e l'eventuale revoca di quelli già concessi; divieto di pubblicizzare beni o servizi. L'azione della P.G. in tale ambito, oltre alla consueta attività investigativa, sarà principalmente volta a documentare e quantificare il danno per il bilancio dell'Ue che l'azione criminosa avrà provocato, individuando e quantificando beni e patrimonio aziendale, possibilmente superando l'interposizione fittizia di soggetti terzi e le intestazioni di comodo, contribuendo così alla corretta determinazione dell'importo della sanzione pecuniaria da stabilirsi ad opera del giudice e favorendo l'applicazione delle pene accessorie. ■

**già ufficiale superiore della G.d.F*

Note

1- **Le sanzioni previste per gli illeciti amministrativi da reato** (ex art. 9 del d.lgs. n. 231/2001) sono:

a) **la sanzione pecuniaria**; b) le sanzioni interdittive; c) la confisca; d) la pubblicazione della sentenza. 2. **Le sanzioni interdittive** sono: a) l'interdizione dall'esercizio dell'attività; b) la sospensione o la revoca delle autorizzazioni, licenze o concessioni funzionali alla commissione dell'illecito; c) il divieto di contrattare con la pubblica amministrazione, salvo che per ottenere le prestazioni di un pubblico servizio; d) l'esclusione da agevolazioni, finanziamenti, contributi o sussidi e l'eventuale revoca di quelli già concessi; e) il divieto di pubblicizzare beni o servizi.

2 - **Non si applica allo Stato**, agli enti pubblici territoriali, agli enti pubblici non economici ed a quelli che svolgono funzioni pubbliche di rilievo costituzionale.

3 - **Una sanzione pecuniaria** (art. 10 d.lgs. 231/2001) viene determinata attraverso il meccanismo delle quote e non è ammessa la formula ridotta (salvo ex art. 12); la sua determinazione avviene secondo un meccanismo articolato in due fasi: 1) il giudice determina l'ammontare del numero delle quote - non inferiore a cento né superiore a mille - valutando la gravità del fatto, il grado di responsabilità dell'ente sulla base dei modelli organizzativi e degli altri strumenti di prevenzione adottati, oltre che l'eventuale condotta riparatoria e le sanzioni disciplinari; 2) il giudice determina il valore monetario della singola quota - considerando una forbice, da 258 euro a 1549 euro - sulla base delle condizioni economiche e patrimoniali dell'ente. La sanzione risulta dalla moltiplicazione tra l'importo di una quota e il numero complessivo di quote che quantificano l'illecito. Per il caso di enti di minime dimensioni viene tuttavia considerata la riduzione della sanzione, attraverso la previsione di un valore della quota pari a 103 euro. La sanzione pecuniaria non può essere comunque inferiore a 10329 euro.

4 - **Le risorse proprie dell'Ue** sono principalmente di tre tipi: tradizionali, basate sui dazi doganali, quelli agricoli, nonché sui contributi nel settore dello zucchero e dell'isoglucosio; IVA, trasferendo una percentuale del gettito di tale imposta degli Stati membri; basata sull'RNL, attraverso un prelievo sul reddito nazionale lordo (RNL) degli Stati membri, secondo un'aliquota uniforme stabilita ogni anno nel bilancio (decisione n. 88/376/CEE del Consiglio).

5 - **Ora comprendono delitti contro la Pubblica Amministrazione** (art. 24, d.lgs. 231/2001).

6 - **Il contrabbando di TLE** (Tabacchi Lavorati Esteri) resta penale solo per quantitativi superiori a 10 KG convenzionali (art. 291 bis, c.2, TULD), nelle ipotesi aggravate (art. 291 ter TULD) e per il reato associativo (art. 291 quater, TULD) per i cui è prevista pena detentiva congiunta e permane quindi la penale rilevanza della condotta.

7 - **Fattispecie penalmente rilevanti** sussistono anche in presenza di aggravanti, per la recidiva e per la fattispecie associativa (artt. 291 bis, c. 2, 291 ter, 291 quater, 295, 296 TULD) prevedendosi tuttora la pena della reclusione in aggiunta a quella pecuniaria



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 

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





Controllo della temperatura di conservazione dei vaccini durante il trasporto

La somministrazione di vaccini ai loro pazienti, è un'attività fondamentale, da sempre, per i medici veterinari e per questo motivo ricevono una preparazione specifica e mirata, a partire dagli studi universitari. Ricordo che nel lontano 1983 quando partecipai al concorso pubblico per la nomina a Tenente Veterinario in s.p.e. dell'Esercito il tema della prova scritta (voto 28/30) fu: metodi di preparazione dei vaccini e vaccinazioni. Nel Gennaio 1985 mi recavo negli allevamenti bovini di montagna per somministrare il vaccino contro l'afte epizootica, estraendo la singola dose con una siringa da un flacone di 250 ml, in cui c'era il virus inattivato, volgarmente diremmo morto, trasportato con una borsa termica per alimenti.

Nel 2021 rimango stupefatto per l'altissima biotecnologia che ha consentito la produzione, in un tempo veramente da record, mai visto, dei vaccini contro SARS-COV2, contenenti RNA messaggero, e non il virus attenuato (vivo), o inattivato (morto). Aggiungo che provo il medesimo stupore per il fatto che nessuno, fino ad oggi, abbia affrontato il problema del controllo della temperatura di conservazione di questi vaccini durante il loro trasporto prima della somministrazione. E' vero che non esiste alcuna Normativa che regoli le modalità di trasporto dei vaccini ma logica ed il buon senso, scientifico, non possono essere messi da parte, basterebbe un'Ordinanza del Ministro della Salute, valida su tutto il territorio nazionale. Ad esempio per il trasporto di alcune tipologie di alimenti deperibili è obbligatorio l'uso di termometri registratori dell'aria interna (data logger) dei vani di carico dei veicoli o dei contenitori scarrabili, rispondenti alla Normativa EN 12830, in vigore dal 2001. Non si comprende l'assenza dell'obbligo di questi termometri per il trasporto vaccini contro SARS-COV2, il cui uso è, invece, obbligatorio, secondo Norme Eu-

ropee e Nazionali, per il trasporto di alimenti surgelati (-18°C), con veicoli di portata superiore a 7 tonnellate e per il trasporto di carni, non raffreddate, dal macello alla prima destinazione, in cui nel vano di carico del furgone frigorifero deve essere garantita una temperatura dell'aria da +2°C a +7°C.

I problemi sul controllo della temperatura di conservazione dei vaccini saranno più evidenti quando si procederà alla somministrazione, a domicilio dei pazienti anziani o fragili, dei vaccini scongelati, (Pfizer e Moderna), e del vaccino refrigerato (AstraZeneca) presso gli studi dei medici di base o in farmacia. Ebbene TUTTI questi vaccini devono essere conservati ad una temperatura da +2°C a +8°C, anche durante il loro trasporto. Le borse termiche, con piastre eutettiche, usate per trasportarli, in commercio in Italia, non possiedono alcun tipo di certificazione ufficiale (Accredia), che ne attesti la capacità di mantenimento delle temperature di conservazione del contenuto, alimenti o vaccini. Per il loro trasporto è indispensabile l'uso di veicoli o contenitori frigoriferi o refrigeranti, con attestazione ATP valida per il trasporto a seconda del range di temperatura di conservazione. Per i vaccini, scongelati o refrigerati, ad esempio, occorrono veicoli o contenitori ATP di classe A o B o C. Diventa pure necessario l'uso dei termometri registratori (data logger), a Norma EN 12830, durante una pandemia non ci si può permettere il lusso di avere migliaia di persone a cui è stato somministrato un vaccino INEFFICACE, solo perché durante il trasporto ha subito degli sbalzi termici e non si è organizzato alcun sistema di controllo della temperatura di conservazione dei vaccini, in tutte le fasi, fino alla loro somministrazione. ■

*** Medico Veterinario
Specialista in Ispezione degli alimenti
di origine animale**



Perché continuare a parlare di etica nella guida su strada?

U

na riflessione sulla comunicazione, da parte di un giornalista specializzato, che scrive di sicurezza stradale, ma che è anche un motociclista attivo. La difficoltà di mediare, ma anche la speranza di dare un piccolo contributo a tenere vivo un dibattito costruttivo (per tutti noi)

Mi hanno mandato a quel paese! Inizio con ironia, raccontando di aver inserito il mio nome su Google per cercare un vecchio articolo. Invece mi è uscito un forum motociclistico, sul quale qualcuno aveva aperto una discussione riprendendo un altro mio articolo, pubblicato un anno fa sul sito dell'Asaps.

Si parlava di mercato della moto, di tendenze e di nuovi motociclisti. Chi aveva segnalato l'articolo esprimeva un giudizio positivo a riguardo. La maggior parte degli interventi che seguivano però, erano contro di me. La cosa mi è apparsa incomprensibile, perché non avevo attaccato nessuno; mi ero limitato a dire che c'era una strana dicotomia nella politica delle case, che da un lato propongono moto dalle prestazioni altissime che si vendono poco, e dall'altra fanno fatturato con moto più votate all'uso quotidiano. Andiamo oltre.

Pochi giorni fa ho pubblicato un articolo sul tema del rumore delle moto. Ho raccontato di un interessante studio condotto dall'associazione di motociclisti rumeni MotoADN. In collaborazione con il Politecnico di Bucarest, i rumeni hanno condotto una sperimentazione su quanto nelle automobili sia udibile il rumore di una moto che sopraggiunge.

Per realizzare il test, sono stati usati un'auto Volkswagen e 6 moto di tipologia differente; e con impianti di scarico dalla diversa rumorosità. Per misurare il rumore, all'interno dell'auto, che era ferma con il motore a 2500-3000 giri/min e con l'impianto musicale a un volume tale da poter agevolmente dialogare con il passeggero, sono stati usati dei fonometri professionali. Altri fonometri erano piazzati davanti e dietro alle moto, che con il motore in folle mandavano il contagiri a 6000 giri/min.

Cosa si è scoperto? Intanto che fra il davanti e il dietro della moto si può arrivare ad avere 7 decibel di differenza; con il rumore maggiore che si sente ovviamente dietro la moto. Quando, insomma, questa è già passata.





Il risultato più inaspettato è stato che all'interno dell'auto anche la moto più rumorosa (110 dB/A) si sente a malapena quando è a 10 metri dall'auto. E la si sente a una gamma di frequenze (fra i 200 e i 400 Hz) alla quale il nostro orecchio non riesce a individuare la direzione di provenienza di un suono. Le altre moto non si sentono proprio, neanche quando sono a fianco dell'auto.

Dunque pensare di fare rumore per essere notati dagli altri e garantirsi maggiore sicurezza è una sonora st...upidata! Oltre tutto si viola la legge, esponendosi a conseguenze pesanti, e si dà fastidio a tutto il mondo.

Il rumore dei motociclisti è un problema. Lo è per chi è costretto ad ascoltarci. Lo è per noi stessi motociclisti, che vediamo alcune strade chiuse o limitate nella velocità unicamente per le moto, anche per ridurre l'impatto del rumore. Ed è un problema per tutta la categoria, perché chi ci rappresenta nelle sedi istituzionali spesso deve fronteggiare un'ostilità motivata dalla convinzione che tutti i motociclisti siano rumorosi. In realtà i disturbatori sono una minoranza. Ma si sentono tanto, e danno fastidio a tutti.

E torniamo all'apertura di questo articolo. Come sempre ho "spammato" su vari gruppi il mio pezzo e... di nuovo, mi hanno mandato a quel paese!

In molti hanno bollato il mio pezzo come una cavolata, ribadendo di essere sicuri che il rumore salvi la vita, come recita lo slogan "loud pipes save lifes" (le marmitte rumorose salvano vite). Poi c'è stato qualcuno che ha scritto che sono i soliti articoli scritti da chi non va in moto e odia le moto.

Ecco, questa non me l'aspettavo. Io che vivo di moto da sempre e che fatico a usare il mezzo a quattro ruote.

Poi ho scritto un secondo articolo. Questa volta si è parlato della Suzuki Hayabusa. Una moto che a oltre 20 anni dall'uscita del primo modello, è stata aggiornata dalla casa madre. Si tratta di una moto raffina-

tissima, una delle poche a essere nel club dei 300 km/h, con i suoi 190 cavalli. Premetto che per 14 anni ho avuto una moto analoga. Quindi, il fascino di questa tipologia di mezzi dai motori superprestazionali non mi è estraneo; tutt'altro.

Però nel mio articolo ho scritto che forse oggi questa moto è un po' anacronistica. Perché è un missile molto votato all'autostrada; e non certo per andarci a 130. Un po' come tante supercar.

Questa volta mi hanno scritto che sicuramente non ho mai guidato una moto come quella e che non ne sarei in grado. E dire che avevo anche scritto che mi piacerebbe poterla usare un po', perché personalmente volevo solo introdurre un ragionamento su dove stiamo andando noi motociclisti e come possiamo evolverci, ma certo che prima di tutto sono un appassionato.

Vi state chiedendo il perché di questo articolo? L'obiettivo era schiudere una porta sul variegato mondo dei motociclisti. Che non sono tutti uguali. Magari ve lo aspettavate, ma al di là delle censure che si è beccato il sottoscritto, sui social si sono aperti dei confronti accesi, con altri motociclisti che hanno attaccato chi fa rumore. Come ne sono usciti altri ancora che hanno sostenuto la tesi che il messaggio delle superprestazioni va gestito con attenzione. Insomma, forse gli articoli e le discussioni citate sui social hanno avviato una discussione utile.

Ecco perché siamo ancora qui a parlare di rumore delle moto, di sicurezza stradale, di superprestazioni ed etica. Qualunque legge per essere rispettata deve essere compresa e condivisa dai cittadini.

E chissà che anche questo articolo del Centauro non venga ripreso nuovamente su quel Forum per aprire una nuova discussione, che magari coinvolga pure gli amici dell'Asaps? Avremmo raggiunto un obiettivo importante per un semplice articolo. Voi cosa ne dite?

Fondatore del portale *Motoskills.it



Le età del COVID

Un uomo che a cinquant'anni vede il mondo come lo vedeva a venti ha sprecato trent'anni della sua vita
Muhammad Ali

Com'è naturale, da tutte le parti si odono discussioni relative agli effetti che tutte le restrizioni dovute alla pandemia in atto stanno producendo, o potrebbero produrre, sulla popolazione, specie sulle fasce più deboli, quali bambini, giovani e anziani. In effetti c'è di che preoccuparsi, dato che la situazione è nuova e stressante per tutti, quindi difficilmente è possibile fare previsioni. Si possono però riportare delle osservazioni.

Per quanto riguarda i bambini, posso dire che sicuramente hanno sofferto delle limitazioni alla socialità che vengono imposte dalle norme e dal buon senso, ma da quello che vedo personalmente mi sembra che i più piccoli si stiano adattando piuttosto bene. Ricordo di aver sentito tante volte mia madre raccontarmi con una certa nostalgia della sua infanzia al tempo della seconda guerra mondiale, e di come il suo gioco preferito, all'epoca, fosse quello di correre in strada, una volta finito l'ennesimo bombardamento degli Alleati su Firenze, per raccogliere le schegge delle bombe. Ne aveva fatto una collezione che conservava gelosamente in una scatola di latta. La collezione è andata perduta ma lei ancora la ricorda con piacere. Allo stesso modo mi sono accorto che il coronavirus sta entrando nei giochi dei bambini odierni, tanto che più volte ho visto mio figlio e i suoi amici giocare a chi attaccava il virus all'altro.

Anche per quanto riguarda certe regole apparentemente faticose da sostenere, come per esempio l'obbligo di indossare la mascherina a scuola a partire dalla prima elementare, da quanto mi viene raccontato la maggior parte dei bambini si adatta tranquillamente. Come mi ha raccontato giorni fa la mamma di un bambino che a settembre ha iniziato la prima elementare, per il figlio e i suoi compagni quella è la loro realtà, non c'è un confronto con un prima seguito da un dopo peggiorativo, quindi ciò che poteva sembrare impossibile (bambini di 6 o 7 anni che indossano la mascherina per tutto l'orario scolastico) accade invece con insperata naturalezza.

Il discorso cambia radicalmente per due categorie che sembrano porsi agli antipodi, ossia adolescenti e giovani adulti da una parte e anziani dall'altra. C'è grande allarme in questi giorni (inizio febbraio 2021) per gli assembramenti di giovani che riprendono l'abitudine alla "movida" che, seppure anticipata negli orari, tende a svolgersi come in passato. Ogni giorno, specie nei weekend, folle di ragazzi si radunano nelle vicinanze di locali che vendono alcolici da asporto e passano il loro tempo bevendo, fumando,



chiacchierando. Le mascherine sono per la maggior parte del tempo abbassate, il distanziamento nullo, l'ebbrezza e la voglia di vivere e divertirsi prendono il sopravvento e addio alle cautele e ai comportamenti mirati alla prevenzione.

Non è difficile capire perché ciò accada. I giovani sanno di rischiare il giusto comportandosi così.

Sanno che il virus raramente si manifesta nei giovani e ancora più raramente li colpisce con durezza. La normale onnipotenza giovanile si mischia alla voglia di svago e di socialità, alla tendenza a vivere nel qui ed ora, aspetto così piacevole della giovinezza che per l'appunto viene spesso definita spensierata (cioè senza pensieri). Chi si allarma per tutto ciò, spesso si dice preoccupato perché poi i giovani, sia pure non ammalandosi o ammalandosi lievemente, diventano mine vaganti che rischiano di infettare i nonni, quei poveri vecchietti indifesi e spaventati a morte che invece in poco tempo potrebbero fare una brutta fine. Ma è proprio così, e sempre, verrebbe da chiedersi? Forse non del tutto, perché proprio i cari vecchietti, anche se non frequentano i locali del centro, spesso tutte queste cautele non le prendono. Basta recarsi a un mercato rionale per vedere una certa disinvoltura nei comportamenti, gruppetti che chiacchierano amabilmente a distanza ravvicinata, mascherine abbassate e quant'altro. Certo qui un certo eccesso di entusiasmo non è dato dalla musica né da birre e cocktails o dalla voglia di fare conquiste, ma non credo che queste circostanze importino molto al dispettoso virus che circola per ogni dove.

Anche qui, insomma, sembra regnare una certa onnipotenza, diversa da quella giovanile ma comunque pericolosa. Forse, per tornare all'esempio di mia madre, chi è cresciuto durante la guerra o negli anni successivi, avendone comunque avvertita così forte la presenza minacciosa, non si lascia spaventare da un nemico invisibile.

Si potrebbe obiettare che chi ha tanto vissuto, e tante ne ha passate sulla propria pelle, forse ha rag-

giunto una tale saggezza da accettare la possibilità della malattia e della morte e quindi per questo si comporta con minor timore. Eppure così non mi pare, ciò che osservo è più la tendenza a non prendere sul serio la minaccia, come se chi invita alla prudenza e al rispetto delle regole esagerasse un po'. Certo che la morte fa ancora paura, solo che si pensa sempre che tocchi a qualcun altro.

Chi rimane allora? Chi si trova nel mezzo a questi due fuochi? Ma la buona vecchia generazione "sandwich", così detta perché si trova a dividersi tra le cure verso i più piccoli e quelle verso i più anziani. Sarà che è la generazione cui appartengo e ciò inevitabilmente distorce il mio giudizio, ma vorrei spendere due parole per sottolineare le difficoltà di questa parte della popolazione che anziché spensierata di pensieri è fin troppo ricca.

Si tratta di coloro che per vivere devono produrre e quindi lavorare. Per questo si trovano maggiormente esposti al rischio di contagio, tanto è vero che negli ultimi tempi l'età media dei contagiati si attesta intorno ai 46 anni. Oltre a produrre, questi 30-50enni devono occuparsi dei figli, sia salvaguardando la loro salute, sia cercando di curare i loro svaghi, cosa non facile in tempi in cui la maggior parte delle occasioni di divertimento (cinema, teatri, attività sportive, stadi etc. etc.) sono chiusi e anche la semplice frequentazione di amici diviene pericolosa, dato che non pare saggio invitare persone in casa né tantomeno farsi invitare.

Al tempo stesso, è necessario occuparsi degli anziani, quando bisognosi, e tentare di limitarne le esuberanze, quando fortunatamente stanno bene e sono autosufficienti. Finisce così che a tutto il resto si aggiunge pure il senso di colpa per negare ai nonni la frequentazione dei nipoti, regola di buon senso ma che difficilmente viene digerita e agevolata dai nonni stessi.

La tentazione è quindi forte, in molti vorrebbero lasciarsi andare e alcuni lo fanno. Perché in fondo rinunciare all'aiuto dei nonni nella gestione dei figli? Perché fare a meno della cena tra amici nella quali i figli giocano insieme, si divertono, si stancano e alla fine vanno a letto senza fare storie?

Di motivi, come sappiamo, ce ne sono molti ma la voglia di lasciar perdere e vivere, finalmente, anche noi della generazione sandwich, senza pensieri, è tanta. Sono in parecchi a farlo, a dir la verità, e non fare come loro a volte fa sentire come se si esagerasse e ci si stesse preoccupando troppo.

Poi, ogni giorno, arrivano le centinaia di morti, le decine di migliaia di contagiati, i numeri dei ricoverati e di coloro che soffrono in terapia intensiva. Allora, se lo si vuole, si capisce che è necessario reggere ancora, speriamo per poco, anche se nessuno lo sa.

***Psicologo-psicoterapeuta**

CAMPAGNA ISCRIZIONI **ASAPS 2021**

ATTENZIONE!!
Sta per abbattersi una grandinata di WEBINAR
tutti gratuiti per i soci ASAPS 2021 !!
12 nei primi sei mesi!



Sono già in calendario i webinar programmati per il primo semestre del 2021. Sono 12, in pratica uno ogni 15 giorni circa. Tutti gratuiti e tutti riservati ai soci ASAPS 2021, una vera strenna per tenere il passo nell'informazione professionale degli operatori della sicurezza sulle strade. Quelli programmati saranno incontri tenuti da relatori molto qualificati, come nella tradizione di ASAPS, su temi molto interessanti e attuali.

I soci potranno accedere gratuitamente a tutti i webinar in diretta (limite a 300 prenotati). Comunque i webinar verranno poi riproposti per circa 60 giorni sul portale dell'associazione www.asaps.it.

Ah dimenticavamo, con l'iscrizione base di appena 20 euro annui oltre all'accesso a tutti i webinar il socio potrà accedere al **Prontuario CdS on line** aggiornato al 2021, alla rivista **il Centauro** sempre on line, alla **Consulenza telefonica**, potrà **porre quesiti**. Inoltre potrà **fruire della polizza per ricovero da infortuni** professionali e non dal quinto giorno di ospedalizzazione per un massimo di 30 giorni con la diaria di 45 euro.

Tutto questo per 20 euro! Se poi il socio vuole ricevere anche il **Prontuario CdS in cartaceo** (1.400 pagine) basterà che si associ con l'opzione **da 30 euro** (+7 euro per le spese di spedizione).

Si scrive ISCRIZIONE, si legge CONVENIENZA!

Potete visualizzare i webinar che si sono già tenuti al link

www.asaps.it/p/71292

Buona visione!

E' ON LINE IL PRONTUARIO CdS NELLA VERSIONE 2021

Semplice, veloce e facilmente fruibile!

Testo aggiornato con le ultime modifiche al CdS e con i nuovi importi delle sanzioni



Cari soci ASAPS del 2021 ecco pronta e facilmente fruibile la versione on line del Prontuario Codice della Strada e Leggi Complementari di Franco Medri e Maurizio Piraino VI^a Edizione Sapidata.

Il testo del Prontuario VI Edizione Gennaio 2021 è aggiornato con l'adeguamento degli importi in vigore dal 1° gennaio 2021, con le nuove disposizioni sulla micromobilità elettrica, sulla carta di qualificazione del conducente, sul tachigrafo e sull'autotrasporto nazionale e internazionale di cose e persone.

Il prontuario è ora a portata di smartphone e di PC con la possibile ricerca per articoli e per parole.

Un vero percorso facilitato per i professionisti della sicurezza sulle strade.

Potete accedere al Prontuario on line al link

www.asaps.it/p/71636



Articoli tecnici sul trasporto

L'archivio a portata di click!

L'archivio di tutti i più recenti

utilissimi articoli e schede

sul trasporto merci e persone

a disposizione dei soci ASAPS

Un percorso semplificato per chi vuole informazioni certe qualificate sul settore del trasporto merci e persone. Ancora un servizio per i soci ASAPS con una miniera di articoli e schede per i professionisti dell'autotrasporto e le forze di polizia della strada.

Potete accedere alla sezione dedicata al link

https://www.asaps.it/72-Informazione/166-Articoli/415-Articoli_tecnici_sul_trasporto

In piazza a difendere la presenza della polizia stradale sul territorio



Manifestazione in piazza Forlì per difendere la presenza della Stradale sulle strade per la sicurezza. Una manifestazione - organizzata dal comitato Ss67 di Rocca S.C. con i sindacati di polizia Siulp e SAP e con l'associazione Asaps "per protestare contro questa manica di burocrati che vogliono chiudere i Distaccamenti fra i quali Rocca SC", spiega Giordano Biserni, presidente Asaps. "Peccato che protestiamo e manifestiamo solo qui a Forlì mentre per gli altri Distaccamenti in chiusura compreso Sanremo, Finale Ligure, Lugo Ceva ecc. tutto tace. A Sanremo si preoccupano nella sicurezza al teatro Ariston per il Festival. Non della sicurezza sulle loro strade"

da *repubblica.it*

Polizia stradale, il Governo conferma: "Il distaccamento di Lugo chiuderà"

Nessuna retromarcia sulla soppressione del distaccamento della Polizia stradale di Lugo, come previsto di Piano di razionalizzazione degli uffici della specialità di polizia stradale



Nessuna retromarcia sulla soppressione del distaccamento della Polizia stradale di Lugo, come previsto di Piano di razionalizzazione degli uffici della specialità di polizia stradale. Rispondendo infatti in

Parlamento a una interrogazione di Fratelli d'Italia, il viceministro dell'Interno, Matteo Mauri, sottolinea che "il

più ampio progetto di riorganizzazione e razionalizzazione dell'intero assetto della Polizia stradale, già disposto dal dipartimento della Pubblica sicurezza negli anni scorsi", è il "risultato di approfondite valutazioni sulle complessive mutazioni del quadro della mobilità, dello sviluppo sulla circolazione su alcune arterie, dell'analisi dei dati sull'infortunistica, nonché sulla necessità di ottimizzare le risorse umane disponibili". Al distaccamento di Lugo, entra nel dettaglio, operano sei agenti, con competenza sulla Adriatica nel tratto tra Casal Borsetti, nel ravennate e Cesenatico, dove "riescono a contribuire al piano di vigilanza stradale con una sola pattuglia giornaliera". Nel territorio di riferimento, prosegue, "insistono più comandi delle altre forze di Polizia". Dunque "la possibile ricollocazione" del personale nei reparti vicini "costituisce un'opzione nell'ottica di migliorare le potenzialità operative, garantendo il presidio di legalità e di sicurezza del territorio". Il ministero dell'Interno, conclude Mauri, è "costantemente impegnato nell'attività di monitoraggio delle esigenze emergenti sul territorio, al fine di individuare, con il massimo scrupolo, le priorità di intervento, anche attraverso le opportune rimodulazioni del personale delle forze di polizia". (fonte Dire)

da *ravennatoday.it*

Polizia False multe dalla Germania: "Non pagatele e denunciate la truffa"



ALESSANDRIA - La Polizia di Stato mette in guardia da una tipologia di truffa recentemente tornata in voga, la cosiddetta "Multe Tedesca". Agli ignari automobilisti arriva a casa una lettera con una multa dalla Germania

(ma "sorprendentemente" scritta in italiano), per un eccesso di velocità rilevato da un autovelox. Viene chiesto di pagare un importo, elevato ma non troppo, scansionando un Qrcode che fa approdare sul sito di un istituto bancario oppure compilando e restituendo, con i propri dati completi, un modulo di risposta. Ovviamente non bisogna farlo (ma piuttosto chiedere delucidazioni alle forze dell'ordine per scrupolo). Qualora non si rispondesse, talvolta arriva a casa, a distanza di qualche tempo, una raccomandata con ricevuta di ritorno con un'ulteriore intimazione a pagare. «Sono tutte truffe, venite in Polizia e denunciate, non pagate» è la raccomandazione.

da *ilpiccolo.net*

E' deceduto l'Ispettore Capo Giuseppe Marzucco era stato un componente della squadra acrobatica della Polizia Stradale di Cesena



E' deceduto nella scorse ore all'ospedale di Busto Arsizio, l'Ispettore Capo della Polizia di Stato in quiescenza Giuseppe Marzucco di 65 anni, in seguito alle complicazioni di una polmonite da Coronavirus. Lascia la moglie e due figli di cui uno in servizio nell'Arma dei Carabinieri. L'Ispettore Marzucco, rimase ferito in servizio nel corso di un conflitto a fuoco a Milano nel 1975. Dopo esperienze negli anni 80 presso il Commissariato di Gallarate dove tra

l'altro sventava una rapina arrestando i malviventi e recuperando il bottino, transitava nella specialità della Polizia Stradale entrando a far parte della squadra acrobatica di Cesena tra il 1983 e 1985. Dopo alcuni anni di pattuglia presso la Polizia Stradale di Varese, ha terminato l'attività lavorativa presso la Polizia di Frontiera dell'aeroporto di Malpensa.

Tutti i colleghi che lo hanno conosciuto si stringono ai suoi cari, per esprimere sentimenti di commossa vicinanza. Rimarrà indelebile il ricordo della sua dedizione professionale, dei suoi gesti generosi, della sua simpatia e le massime ironiche.

L'ASAPS esprime le sue condoglianze alla famiglia di Giuseppe che era stato suo socio e ai colleghi tutti.

Sconfigge il tumore ed esce dall'ospedale con la divisa da poliziotto, il piccolo Davide realizza il suo sogno



Davide, 3 anni e mezzo, ha combattuto e vinto la sua battaglia contro una grave forma di tumore. Aveva un sogno, uscire dall'ospedale con la divisa da poliziotto e, di pronta risposta, il questore gli ha messo a disposizione due volanti.

Il post del Pausilipon è diventato subito virale, insieme al piccolo Davide e alla sua storia a lieto fine.

“Ieri il nostro piccolo Davide ha finalmente terminato le terapie e noi, per festeggiare un momento così importante, abbiamo deciso di realizzare un suo piccolo grande sogno: essere un vero “Poliziotto”, almeno per un giorno!! Non saremmo riusciti nell’impresa senza il prezioso supporto del questore di Napoli, Alessandro Giuliano, sempre vicino al nostro ospedale e di tutto l’Ufficio Prevenzione regionale diretto dalla dr.ssa Fava che, senza pensarci un secondo, hanno dato la loro piena disponibilità nel realizzare il sogno di un piccolo GRANDE UOMO di appena 4 anni!

Così Davide, finita l’ultima infusione, si è vestito di tutto punto con l’uniforme di ordinanza preventivamente acquistata da Mamma

Maria Strazzullo e si è recato verso l’uscita...e lì, con sua somma sorpresa, ha trovato ad attenderlo ben due volanti della polizia pronte a scortarlo fino a casa!! L’emozione è stata enorme e la dolcezza e l’amore con cui i poliziotti hanno gestito questo incredibile momento resterà impresso nei nostri ricordi più belli!

In ospedale abbiamo avuto spesso modo di collaborare con la polizia in situazioni drammatiche e spesso estremamente delicate ed abbiamo sempre potuto constatare la serietà, la professionalità e soprattutto l’amore con cui questi uomini gestiscono anche le situazioni più complesse.

Ieri abbiamo realizzato il sogno di Davide anche grazie a loro ed a loro va un ringraziamento speciale. Davide, che questo sia il primo dei tanti sogni che realizzerai nella tua vita.”

da labussolanews.it

Sistema allerta rapido ue segnala ai consumatori un seggiolino per bambini pericoloso



Come noto, il sistema di allerta rapido dell'UE segnala i prodotti di consumo pericolosi. Ne sono esclusi i generi alimentari, i farmaci e i dispositivi medici. La relazione comprende informazioni dettagliate sui prodotti interessati, i rischi, lo Stato membro notificante e le misure adottate per porvi rimedio consente un rapido scambio di informazioni tra 31 paesi europei e la Commissione sui prodotti non alimentari pericolosi che presentano rischi per la salute e la sicurezza dei consumatori. Ogni settimana viene pubblicato sul sito web dell'Unione Europea un aggiornamento delle ultime segnalazioni inviate dagli Stati membri.

Nel comunicato pubblicato venerdì 29 gennaio 2021, viene segnalato un seggiolino per bambini da utilizzare in auto, prodotto nella Repubblica Popolare Cinese, di cui non si sconosce il nome dell'azienda fabbricante ma solo il nome del modello (Chair Assembly) e il numero del modello: E4 * 129R03/01 * 0056 * 00, MJ-05 (MJ05-A00, MJ05-A01, MJ05-A02).

Il rischio per i più piccoli è quello di possibili lesioni, infatti in caso di incidente stradale, il seggiolino per bambini può non essere sufficientemente resistente per la protezione dei bambini di altezza superiore a 139 cm. Inoltre il prodotto non è conforme al regolamento UN/ECE n. 44-04. La segnalazione viene definita "grave" ed è partita con notifica dai Paesi Bassi, mentre il prodotto si può acquistare online, a prezzi naturalmente molto concorrenziali. L'attenzione verso i bambini trasportati in auto deve essere sempre al massimo livello, con prodotti garantiti e certificati e dopo l'introduzione del seggiolini anti-abbandono l'Italia è all'avanguardia sulla protezione dei più piccoli. Ma bisogna prestare attenzione ai prodotti online, come quello segnalato oggi dal sistema di allerta rapido dell'Unione Europea.

Fonte: EC Europa .

Il saluto della Sezione Polstrada di Enna al Sostituto Commissario Carmelo Alessi, referente ASAPS che lascia il servizio e per entrare in quiescenza



Il 1^a novembre scorso la Polizia Stradale di Enna ha salutato il Sostituto Commissario ALESSI Carmelo che dopo poco più di 35 anni di servizio, interamente trascorsi nella Specialità, è stato posto in quiescenza per raggiunti limiti di età.

Arruolatosi nel 1985, dopo aver frequentato il corso di Allievo Agente presso il CAPS di Cesena, nel giugno 1986 veniva assegnato al Distaccamento Polizia Stradale di Canicatti (AG) dove ha prestato servizio fino al mese di marzo 1988 prima di essere trasferito alla Sezione Polizia Stradale di Caltanissetta. Nel 1991 vince il concorso interno per la nomina a Vice Sovrintendente e, successivamente, con la nuova qualifica viene assegnato al Distaccamento Polizia Stradale di Gela (CL) ove presta servizio fino al mese di luglio 1994 prima di essere trasferito alla Sezione Polizia Stradale di Enna. Promosso

Vice Ispettore nel 1995 è stato nominato responsabile dell'ufficio servizi della predetta Sezione, incarico che ha svolto sino al momento del congedo dall'amministrazione.

Referente ASAPS per la provincia di Enna dal 2012 è stato un valido punto di riferimento anche per i colleghi delle altre forze di Polizia. Passa il testimone al Vice Ispettore Giuseppe SFAMENI.

La Polizia Stradale di Enna perde un pilastro che nel tempo ha saputo farsi apprezzare oltre che per le doti professionali anche e soprattutto per quelle umane. Sempre disponibile e vicino ai colleghi, ha svolto brillantemente il delicato compito della gestione del personale conseguente all'incarico affidatogli.

Auguriamo al nostro caro amico Carmelo di godersi il meritato riposo assieme ai propri familiari certi che resterà per sempre legato alla grande famiglia della Polizia Stradale e dell'ASAPS



...ed ancora



Incidente a Corsico (Milano): uomo muore davanti alla moglie (grave). Pirata arrestato

Il figlio della coppia si sfoga su Facebook: "La cosa ancora più disumana e che questo è scappato via insieme al suo amico abbandonando la sua auto lì senza chiamare soccorsi"



50mila falsi certificati medici per patenti, 24 misure

Affari per 1,5 milioni. Patente anche a ultranovantenni



Incidente mortale in Pontebbana: «Un dovere ricordare i 4 poliziotti scomparsi»

Il 25 gennaio 1997, 4 poliziotti persero la vita in un incidente lungo la Pontebbana mentre si stavano recando sul luogo di una rissa a Ponte della Priula.



Australia sperimenta i droni per i controlli su strada di camion

da trasportoeuropa.it



Truffa agli anziani del falso incidente: sette arresti a Napoli e in provincia

La tecnica del falso maresciallo e del falso avvocato a caccia di risarcimenti. Misure cautelari eseguite a Napoli e in provincia. I raggiri anche in Friuli Venezia Giulia



A PROPOSITO DI MONOPATTINI MA SONO DAVVERO NON INQUINANTI?

Ci scrive (e ci sgrida) da Boston il Professor Magrassi

Gentile dottor Biserni, scorrendo la brutta notizia dell'incidente mortale in monopattino a Genova, sono stato colpito dall'affermazione a lei attribuita, secondo la quale il monopattino sarebbe "un mezzo sicuramente interessante, perché è una mobilità non inquinante e snella". Ora lei converrà che sia necessario prestare attenzione non solo alle autoproclamazioni dei noleggiatori di monopattini e

alla retorica pseudoambientalista non al passo coi tempi e avulsa da contenuti scientifici: occorre sentire anche cosa dicono gli studiosi. E le evidenze scientifiche disponibili non depongono a favore del monopattino "non inquinante".

Ad esempio, da 'Environmental Research Letters', Volume 14, Number 8 (<https://bit.ly/39AQej3>) apprendiamo che, misurate sull'intero ciclo di vita dei veicoli, le emissioni di gas serra dei monopattini elettrici in sharing e senza parcheggio obbligato sono pari in media a 126 g CO2/passeggero/km, più o meno le stesse prodotte dai mezzi pubblici che i monopattini qualche (rara!) volta rimpiazzano. Per dire, la metropolitana di San Francisco, Bay Area Rapid Transit, emette 125 g CO2/passeggero/km: <https://bit.ly/3rk4HWH>, ossia all'incirca come quei monopattini.

Molti temi ambientali sono straordinariamente ardui, perché oltre che complicati sono complessi, ossia interrelati, controreattivi: ad esempio, inquinamento urbano e riscaldamento globale si trovano spesso in malaugurata competizione.

Ed ecco che traducendo in parole povere il dato scientifico di cui sopra, possiamo dire che oggi come oggi in Italia chi sceso dal treno extraurbano inforca, al di fuori di una docking station, il monopattino in sharing per raggiungere l'ufficio percorrendo il mitico 'ultimo miglio', inquina il pianeta esattamente quanto lo farebbe se prendesse, invece, i mezzi pubblici.

E inquina un po' di più la città.

E arricchisce la filiera del monopattino.

Insomma: le evidenze disponibili sembrano per ora indicare che il più delle volte chi va in monopattino elettrico danneggia l'ambiente. Se diremo alla gente di andare a piedi, in bici o sui mezzi pubblici, coglieremo il duplice obiettivo di aumentare la sicurezza stradale e diminuire l'impatto ambientale. La prego di gradire il mio saluto più cordiale nonché la mia ammirazione per la sua dedizione a un impegno civile meritorio.

Paolo Magrassi
Boston



ASSICURAZIONE INFORTUNI PER I SOCI

Grazie ASAPS e UnipolSai per la celerità e solerzia con cui la relativa pratica è stata gestita e conclusa

Cari amici

In data 22.12.2020 ho ritirato la raccomandata contenente l'assegno rilasciato da UnipolSai per fruizione assicurazione infortuni ricompresa nell'iscrizione ASAPS.

In merito, ritengo doveroso esprimere all'assicurazione UnipolSai e all'ASAPS sentita gratitudine per la celerità e la solerzia con cui la relativa pratica è stata gestita e conclusa.

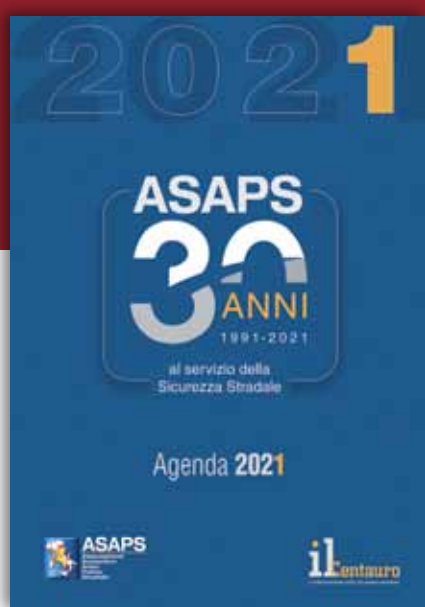
Con cordialità

Mail firmata
Polizia Locale - Roma



Franco Medri - Maurizio Piraino Prontuario del Codice della Strada e delle Leggi Complementari - VIª Edizione

Aggiornato con l'adeguamento degli importi in vigore dal 1° gennaio 2021, con le nuove disposizioni sulla micromobilità elettrica, sulla carta di qualificazione del conducente, sul tachigrafo e sull'autotrasporto nazionale e internazionale di cose e persone
1.439 pagine
Edizione Sapidata 2021



L'Agenda ASAPS della Sicurezza Stradale 2021

Ricca di informazioni preziose per i conducenti e per gli operatori della sicurezza

A grande richiesta torna l'Agenda della Sicurezza Stradale dedicata ai nostri 30 anni!

Non solo un'agenda ma uno strumento ricco di contenuti, di utili informazioni per tutti.

L'Agenda contiene numerose e utili informazioni eccone alcune:

- **Monopattini**

La tabella con le regole e le nuove sanzioni previste da marzo 2020
Norma - Violazione - Sanzioni - Pmr- Sanzioni Accessorie

- La scheda della Campagna per la sicurezza dei bambini in auto con tutte le informazioni "Bambini in auto mai più da soli"

- La circolazione nelle rotonde Comportamenti
- La scheda riepilogativa sulle patenti, sulle patenti di guida speciali, CAP, CQC, Permesso di guida internazionale, Nuovo standard numerazione carta tachigrafica
- Il controllo del fissaggio del carico
- Esercitare abusivamente l'attività di autotrasportatore - Prescrizioni e sanzioni -
- Tachigrafo digitale - Carta del conducente scaduta -
- Obblighi di soccorso agli animali investiti previsti dall'articolo 189, comma 9-bis del Codice della strada Comportamento in caso di incidente
- Le pene per il reato di abbandono degli animali
- I veri Limiti di velocità con le prescritte tolleranze del 5% e le relative sanzioni

L'Agenda ASAPS è disponibile per i soci del 2021 che ne fanno richiesta con l'iscrizione fino ad esaurimento della tiratura.



1947 - Schieramento motociclisti Piazzale Michelangelo Firenze



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



autostrade // per l'italia

La passione di muovere il Paese

UNIBOX: IL DISPOSITIVO AUTO CHE TI PORTA DENTRO IL FUTURO. SALI A BORDO.



Miglioriamo la tua vita con soluzioni innovative e servizi altamente tecnologici.
Come la polizza auto con Unibox: già scelta da 4 milioni di italiani.

Con la polizza KM&Servizi hai Unibox, il dispositivo satellitare di UnipolSai collegato 24h su 24 a una centrale operativa che in caso di guasto o incidente ti assiste e se serve ti manda carro attrezzi e soccorsi. E in più ti fa risparmiare sulla polizza in base a come e quanto guidi.
UnipolSai Assicurazioni. Sempre un passo avanti.

UnipolSai
ASSICURAZIONI