

PolMagazine

DRITTI AL PUNTO

TRATTAMENTO SANITARIO OBBLIGATORIO

La tutela della libertà personale
e le riforme necessarie

DISPOSITIVI PER L'ACCERTAMENTO

Riflessioni, aspetti operativi e criticità

IL GRANDE EVENTO NAZIONALE!

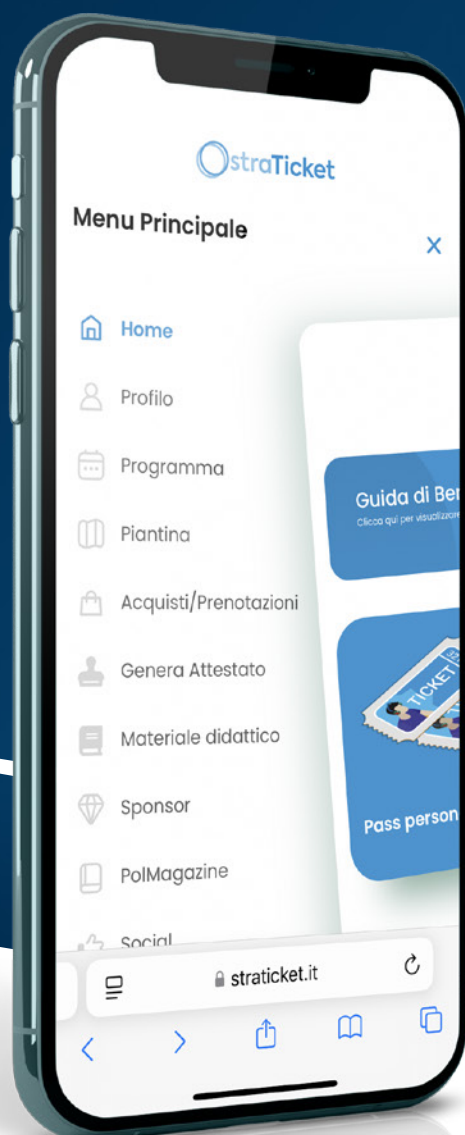
POLMEETING

RITORNA L'ALTA FORMAZIONE

GRANDE ATTESA PER LA DUE GIORNI DEDICATA AGLI ENTI E ALLA POLIZIA LOCALE.
12ª EDIZIONE CON GRANDI NOMI DEL PANORAMA ITALIANO E TANTA INNOVAZIONE



L'EVENTO IN TASCA



- ◆ **GESTIONE EVENTI**
- ◆ **PRENOTAZIONI E SERVIZI**
- ◆ **NEWS**
- ◆ **DMS**
- ◆ **BACHECA SOCIAL**
- ◆ **MATERIALE DIDATTICO**
- ◆ **ATTESTATO DI PARTECIPAZIONE**
- ◆ **POLMAGAZINE**
- ◆ **TANTE ALTRE FUNZIONALITÀ**



**INQUADRA
il QR code
e ACCEDI**

 **straticket**

PolMeeting dice XII

L'alta formazione specialistica per la Polizia Locale e la Pubblica Amministrazione è irrinunciabile. La digitalizzazione, le continue novità legislative, l'innovazione tecnologica, che cambia processi e prassi operative, necessitano di aggiornamento costante a tutti i livelli.

È per rispondere a questa domanda di informazione e formazione che è nato PolMeeting. È con orgoglio che annunciamo le date ufficiali della dodicesima edizione. Si svolgerà a Cosenza, il 22 e 23 ottobre 2025, nella storica sede della Banca d'Italia, in pieno centro.

Il programma, work in progress, prevede la presenza, come ogni anno, di relatori di prestigio nazionale. Sarà una due giorni ricca di tavole rotonde, workshop tematici e incontri tecnici, che affronteranno tutti i temi di più stringente attualità del settore. Solo per citarne qualcuno: riscossione, Codice della strada, sicurezza urbana, privacy, polizia amministrativa, nuove tecnologie e digitalizzazione delle pubbliche amministrazioni.

PolMeeting sta crescendo ogni anno di più. In poco tempo, è diventato un evento di rilievo nazionale, capace di rappresentare un momento irrinunciabile per la formazione e l'aggiornamento normativo. Per il prestigio raggiunto, si avvale della partecipazione di relatori d'eccezione, delle più autorevoli figure del mondo della Polizia Locale, nonché di professionalità di altissimo profilo, che costituiscono il comitato scientifico.

Anche quest'anno, PolMeeting si apre alla collaborazione con gli ordini professionali, le associazioni di categoria e tutte le più importanti aziende del settore, che potranno esporre i propri prodotti e servizi, con un occhio attento alle ultime novità.

Un cenno, infine, a due momenti a cui teniamo in modo particolare: il **progetto PolSchool**, con il coinvolgimento delle scuole e il **Premio Pol 2025**, assegnato ad agenti e comandi che si sono distinti nella loro attività.

Ci vediamo a PolMeeting.

Mario Bencivinni

PolMagazine

DIRITTI AL PUNTO

Giugno/Agosto 2025

Direttore: Mario **BENCIVINNI**
Art director: Luigi **VIRCILLO**
Grafica e impaginazione: Vincenzo **ACRI**
Giovanni **CISARIO**

Email Redazione: ufficiostampa@lobepartners.it

Hanno collaborato: Federica **CURCIO**, Luigi **DE SIMONE**,
Fabio **DIMITA**,
Giovanni **DONGIOVANNI**.

EDITORE
LOB&PARTNERS

Sede
Settimo di Montalto Uffugo (CS)
Via Trieste (Complesso Green Residence)
0984/1451557 | info@lobepartners.it

PUBBLICITÀ
0984/1451557
marketing@lobepartners.it

WEB E SOCIAL
www.lobepartners.it
@lobepartners
@lob.epartners

Numero chiuso in redazione:
30 MAGGIO 2025

Registrazione Tribunale Roma n. 88/2021
Periodicità trimestrale | n. 5 (15) - Anno V

* Pur assicurando ogni massima attenzione nella stesura degli articoli proposti, gli autori, il direttore e l'editore non rispondono di eventuali danni causati dal loro uso. Inoltre, si specifica che le presenti elaborazioni giuridico-normative riflettono esclusivamente le opinioni degli scriventi e non impegnano in nessun modo gli enti di cui sono dipendenti.





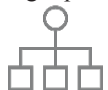
LAVORIAMO PER MIGLIORARCI

Integraa Holding è un Operatore postale nato con l'intento di superare alle lacune del servizio postale nazionale e, di conseguenza, potenziarlo. Ogni giorno il Network si aggiorna per offrire ai Clienti i servizi più innovativi ed all'avanguardia



PUNTIAMO TUTTO SULLA FORMAZIONE

Per Integraa la formazione è la base del successo: dai portalettere, all'amministrazione fino ad arrivare al personale informatico. Ogni persona potenzia il suo campo continuamente



SIAMO UN'AZIENDA STRUTTURATA

Il nostro gruppo operativo collabora sinergicamente al fine di rispettare tempistiche ed obiettivi aziendali. Solo un gruppo che sia forte ed unito permette la crescita dell'Azienda



COLLABORIAMO CON LA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

Ci impegniamo per offrire sempre il meglio e ciò ci permette di lavorare con le Istituzioni Pubbliche offrendo anche un aiuto concreto al nostro Paese



CREDIAMO NELLA RICERCA

Il nostro reparto di ricerca e sviluppo è costantemente al lavoro per ottimizzare le tempistiche di ogni fase lavorativa



SIAMO COMPETITIVI

I nostri prodotti sono tra i più competitivi del mercato facendo sì che la nostra Azienda abbia il rapporto qualità/prezzo più vantaggioso

NOSTRI SERVIZI POSTALI



NORMALIZZAZIONE ANAGRAFICA



PRODOTTI POSTALI



DIRECT MAILING



PLICHI E PACCHI



ATTI GIUDIZIARI



NOTIFICA CON MESSO



FATTURAZIONE ELETT.



DELIVERY TENDER

IL MONDO DEGLI ATTI GIUDIZIARI



La nostra società è titolare di licenza individuale speciale A2/2020 n. 15 che consente, nell'intero Sud Italia, la notifica di atti giudiziari e comunicazioni connesse alla violazione del codice della strada in aggiunta ai tanti altri servizi postali svolti.

Centinaia di Enti, P.A., Concessionari e Privati possono certificare il nostro operato sempre volto alla massima produttività e tempestività del recapito e finalizzato a garantire certezza, puntualità e rendicontazione dell'intero iter legale e burocratico della notifica.

I NOSTRI PREZZI

PRODOTTO	TEMPI DI LAVORAZIONE.	PREZZO A PLICO
NOTIFICA ATTO GIUDIZIARIO INTEGRAA, COMPENSIVO DI EVENTUALI CAN/CAD. 0-50 GRAMMI	SECONDO STANDARD POSTALI	€ 5,50 OLTRE IVA

N.B. Il prezzo sono indicativi e è validi per file in formato PDF pronti alla stampa e per flussi minimi di 300 atti per CAP; per quantitativi inferiori sarà fatturato il costo corrispondente a 300 atti, intesi come minimale di lavorazione. Offerta non valida per il solo servizio di stampa. Le spedizioni verso zone non coperte saranno spedite con Poste Italiane e fatturate secondo i listini ufficiali in vigore al momento della spedizione.

Contattaci ai seguenti recapiti:

Telefono: 081.818.23.48

E-mail: info@integraa.it

PEC: integraa@pec.it

Web: www.integraa.it



Editoriale

03 / PolMeeting dice dodici

Una risposta a tutti

06 / Gazebo in un parcheggio

07 / Controllo del cronotachigrafo

Album di famiglia

08 / PolMeeting 2025 in programma a ottobre

Obiettivo su

10 / Riflessioni, aspetti operativi e criticità sulle procedure operative ai fini dell'applicazione dell'art. 193 in modalità automatica e non, dopo le previsioni normative previste dalla Legge 177/2024

Cds e dintorni

16 / Incidenti stradali: dati in leggero calo ma lontanissimi dal raggiungimento dell'obiettivo 2030

22 / Ecomafie, vita più difficile

Norma_le

26 / Trattamento sanitario obbligatorio: la tutela della libertà personale e le riforme necessarie. Tra questioni di costituzionalità e nuove prospettive operative



08 PolMeeting
2025
in programma
a ottobre



10 Riflessioni, aspetti operativi e criticità sulle procedure operative ai fini dell'applicazione dell'art. 193 in modalità automatica e non, dopo le previsioni normative previste dalla Legge 177/2024



Gazebo in un parcheggio, soluzione percorribile?

L'Ufficio tecnico del Comune ha richiesto a questo comando un parere sulla fattibilità del rilascio di permesso di una occupazione pubblica di un gazebo su un'area stradale allo stato attuale adibita a parcheggio. Vorremmo sapere se tale soluzione appare possibile. Distinti saluti.

E-mail firmata

Il Codice della strada non prevede un divieto assoluto di occupazione di uno stallone di sosta o di un'area di parcheggio per altre attività, in quanto potrebbe sussistere la prevalenza di un differente interesse pubblico per la diversa destinazione d'uso delle specificate porzioni di strada (per esempio, stagione turistica, fiere, cerimonie e ricorrenze). È fatto

salvo, comunque, l'obbligo di ottemperare a quanto disposto dall'art. 18, cc. 2, 3 e 4, che impone adeguate condizioni di visibilità per conducenti e pedoni (in particolare in corrispondenza di intersezioni stradali, passi carrabili, etc.) e dall'art. 24, il quale stabilisce che la fascia di pertinenza stradale sia riservata alle funzioni di arredo e servizio della strada. Coerentemente, infatti, l'art. 20, c. 3 prescrive che le occupazioni siano poste sul marciapiedi e in adiacenza ai fabbricati, evitando possibili limitazioni alla visibilità dei conducenti. Da ciò consegue la necessità di una riorganizzazione delle aree destinate alla sosta dei veicoli e l'adeguamento della segnaletica orizzontale e verticale. Fa presente, inoltre, che la disciplina vigente non esplicita quali siano "le caratteristiche geometriche particolari" tali da consentire

l'occupazione dei marciapiedi nel caso di occupazione di suolo pubblico. Si lascia, quindi, alla valutazione dell'ente gestore della strada la sussistenza o meno di tale condizione, necessaria affinché il marciapiede possa essere occupato. (f.d.)



▲
**Scansiona il QR CODE
per altri quesiti**

56 e non 28, quale procedura per il controllo?

Spettabile redazione, dal 1° gennaio 2025 gli autisti di veicoli dotati di cronotachigrafo con obbligo di attivazione dello stesso devono dimostrare i 56 giorni lavorativi e non più solo 28 giorni. Ho letto alcuni articoli che evidenziano difficoltà da parte degli autisti a dimostrare le attività lavorative. Vorrei avere suggerimenti sulla corretta procedura da attuare e conoscere l'ipotesi sanzionatoria eventualmente da applicare.

E-mail firmata

Il ministero dell'Interno, con una circolare del 27 dicembre 2024, ha fornito chiarimenti in merito all'obbligo di esibire, in occasione di un controllo stradale e a richiesta dell'organo accertatore, le registrazioni delle attività svolte dal conducente di un veicolo munito di tachigrafo, nel giorno in corso e nei 56 precedenti. Si ricorda che tale obbligo è stato introdotto dal Regolamento Ue n. 1054/2020 ("Pacchetto mobilità") che ha modificato l'art. 36 del Regolamento n. 165/2014, estendendo il periodo dell'attività da 28 a 56 giorni a partire dal 31 dicembre 2024. Con la circolare in esame sono stati forniti i chiarimenti di seguito elencati con riferimento alle carte tachigrafiche:

- **Carte tachigrafiche "gen2v1"**, rilasciate fino al 20 luglio 2023: recano sul retro il codice

"e3 1003" e consentono di norma la registrazione di 56 giorni lavorativi. L'inserimento manuale di attività particolari – per esempio "out of scope", funzione "traghetto", cambio di nazione alla frontiera – potrebbe portare in alcuni casi alla saturazione della memoria interna, con la sovrascrittura delle informazioni meno recenti.

- **Carte tachigrafiche "gen2v2"** rilasciate a decorrere dal 21 luglio 2023: individuate sul retro con il codice "e3 1004", sono dotate di una maggiore quantità di memoria e consentono di registrare correttamente tutte le attività svolte nei 56 giorni precedenti a quello in corso.

La circolare rammenta che, non sussistendo alcun obbligo di sostituzione della carta la cui memoria non riesca a registrare tutte le attività svolte nei 56 giorni antecedenti a quello in corso, per mostrare agli organi di controllo le attività svolte è opportuno procedere alla stampa delle stesse al fine di evitare la perdita dei dati. La stampa deve essere fatta al termine dell'attività giornaliera, prima dell'inizio di un nuovo periodo di guida di 24 ore, con l'apposita funzione presente in tutti i modelli di tachigrafo digitale, come previsto dai Regolamenti Ce n. 561/2006 e Ue n. 165/2014. È importante ricordare che la legge 166/2024 ha stabilito, all'articolo 6, che in fase di controllo su strada sarà possibile acquisire le prove mancanti, che dimostrino il corretto uso del tachigrafo, anche tramite la sede centrale dell'impresa, del gestore o altre entità competenti, prima della conclusione del controllo. L'autista, pertanto,

potrà integrare le eventuali attività mancanti, chiedendo all'impresa di trasmettere anche digitalmente i dati. Al fine di poter integrare le registrazioni mancanti tramite quest'ultima procedura, si suggerisce di continuare a effettuare lo scarico dei dati cronotachigrafici in azienda ogni 28 giorni, come è stato fatto fino a oggi.

Alcune considerazioni operative. Non c'è obbligo di stampa. La circolare ministeriale la indica come "opportuna", non obbligatoria. Rimane obbligatorio mostrare tutte le registrazioni richieste, comprese quelle relative ai parametri aggiuntivi. La possibilità che alcune registrazioni di parametri aggiuntivi non vengano salvate dipende dalla memoria della smartcard ed è legata ad attività specifiche, come l'uso frequente di traghetti o treni e l'attraversamento di confini. Questa circostanza è sempre stata presente in passato e non è legata all'estensione a 56 giorni. Anche nei pochi casi in cui i parametri aggiuntivi non risultino memorizzati, le registrazioni possono essere recuperate dalla memoria del tachigrafo, che ha una capacità superiore rispetto alla smartcard. Ciò limita il problema ai casi in cui il conducente abbia svolto le attività degli ultimi 56 giorni su veicoli diversi. La produzione giornaliera di stampe non è obbligatoria. Le aziende, tuttavia, devono essere pronte a supportare i conducenti nei casi in cui le smartcard non contengano tutte le informazioni richieste. L'eventuale sanzione applicabile per la fattispecie in esame è prevista dall'art. 19 della legge 727/78, pari a 52 euro. (f.d.)



**Inviare i quesiti
per la rubrica
"Una risposta
a tutti" per e-mail:**

ufficiostampa@lobepartners.it

A richiesta, la domanda
e la relativa risposta saranno
pubblicate senza i riferimenti
di chi scrive.



MEDIA | L'evento ha una grande copertura mediatica regionale e nazionale. Una risonanza che sottolinea il prestigio acquisito dal meeting negli ultimi anni. **TAVOLE ROTONDE, SEMINARI E WORKSHOP** | Sono sempre molto partecipati. L'edizione dello scorso anno, nei due giorni, ha visto la presenza di circa mille tra comandanti e agenti di Polizia Locale che hanno seguito tutti gli appuntamenti formativi previsti dal ricco programma.

Sarà l'ex palazzo della Banca d'Italia a ospitare la dodicesima edizione di PolMeeting, in programma come di consueto in ottobre. Mercoledì 22 e giovedì 23 sono attesi a Cosenza migliaia di partecipanti.

Comandanti e agenti di polizia locale, dipendenti della Pubblica Amministrazione e professionisti del settore, provenienti da tutta Italia, prenderanno parte a tavole rotonde, seminari, workshop, incontri e panel tenuti da relatori e formatori su tutti i temi più importanti.

EVENTO ISTITUZIONALIZZATO

Nato dodici anni fa, anche nel 2025 il meeting è organizzato dall'agenzia di comunicazione strategica Lob&Partners, in collaborazione con Pol Italia e PolMagazine. Un appuntamento attesissimo, che coinvolgerà anche alcune delle università italiane più prestigiose, gli ordini professionali e le scuole superiori cittadine. L'obiettivo è mettere a disposizione dei partecipanti la competenza di relatori di prestigio nazionale, capaci di proporre formazione specialistica ai massimi livelli.

NON SOLO FORMAZIONE

Come oramai consuetudine, PolMeeting non sarà solo formazione. Quest'anno, in continuità con le precedenti edizioni, è previsto il progetto PolSchool per la sensibilizzazione degli studenti sul tema della sicurezza stradale. **Momento emozionante sarà la consegna del Premio Pol 2025 ad agenti e comandi** che si sono distinti per operazioni importanti. Lo scorso anno il riconoscimento è andato a Verona, Faenza, Monza, Rieti e Scalea e alla Polizia Provinciale di Cosenza. Previsti, infine, incontri associativi e una importante area espositiva dedicata alle aziende del settore.



**Scansiona il Qr-Code
per partecipare**

I NUMERI

PolMeeting fa registrare da sempre numeri di assoluto rilievo, che crescono ogni anno di più. **Nella scorsa edizione, la più partecipata di sempre, sono stati oltre settanta i relatori intervenuti**, provenienti da tutto il paese, centinaia gli studenti coinvolti insieme ai loro docenti, migliaia i partecipanti, numerosi gli sponsor ed espositori, che hanno affollato l'area dedicata agli stand. L'evento conta, inoltre, sul patrocinio delle istituzioni più importanti, a partire dalla Regione Calabria e la collaborazione di tutte le principali Associazioni nazionali di categoria della Polizia Locale.

Informazioni utili

News e aggiornamenti
>> www.pol-italia.it
Info per sponsor/espositori >> info@pol-italia.it



DISPOSITIVI PER L'ACCERTAMENTO

Aspetti operativi e criticità



Le procedure ai fini dell'applicazione dell'art. 193 in modalità automatica e non, dopo le previsioni normative previste dalla Legge 177/2024

Il Legislatore con la legge di Stabilità n. 208 (Gazzetta Ufficiale n. 302 del 30 dicembre 2015, Suppl. Ordinario n. 70, con entrata in vigore 1° gennaio 2016), ha inserito nella lettera g-bis del comma 1-bis dell'articolo 201, all'elenco delle violazioni che possono essere accertate con apparecchiature di rilevamento debitamente approvate, la violazione dell'assicurazione obbligatoria, ex art. 193.

La legge 177 del 25 novembre 2024 ha previsto una novità importante, introdotta con la modifica del comma 4-ter: per accertare la mancanza dell'assicurazione dei veicoli, oltre a utilizzare le immagini provenienti dai dispositivi di cui all'art. 201, comma 1-bis, lettere e), f) e g), è possibile utilizzare anche quelle prodotte dai dispositivi per l'accertamento a distanza del passaggio con il semaforo rosso.



Nell'utilizzo delle immagini prodotte dai dispositivi per l'accertamento della violazione del rosso semaforico, per espressa previsione normativa, quello della mancanza della copertura assicurativa non può essere svolto in modo massivo nei confronti di tutti i veicoli che transitano dove è collocato il dispositivo, ma solo nei confronti di quelli che il dispositivo stesso ha registrato perché in violazione dell'art. 146, comma 3, Cds.

Analogamente, l'utilizzo delle immagini prodotte dai dispositivi per l'accertamento automatico indicati nell'art. 201, comma 1-bis, lett. e), f) e g) del Cds possono essere utilizzate per l'accertamento della mancanza della copertura assicurativa solo nei confronti dei veicoli che i dispositivi hanno registrato perché in violazione della norma per la quale il dispositivo stesso è stato omologato o approvato. Se, ad esempio, il dispositivo è omologato per la rilevazione degli accessi non autorizzati nelle Ztl, l'accertamento sulla copertura assicurativa potrà essere svolto soltanto nei confronti dei veicoli che hanno violato l'art. 7 del Cds. Si evidenzia, comunque, come la procedura dettata dal comma 4-ter appaia superata dall'applicazione delle nuove disposizioni introdotte nell'art. 201, comma 1-quinquies, secondo le quali le immagini acquisite mediante dispositivi approvati od omologati possono essere comunque utilizzate per l'accertamento di altre violazioni elencate nel comma 1-bis dello stesso art. 201, nel quale è compreso anche l'art. 193.

USO CONDIZIONATO

È opportuno che la lettura delle disposizioni in questione debba essere, comunque e ancora, coordinata con quanto disposto dall'articolo 201, comma 1-quater, dell'articolo in esame: "In occasione della rilevazione delle violazioni di cui al comma 1-bis, lettera g-bis), non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico... omissis...".

Dalla lettura del combinato delle disposizioni sopra richiamate appare evidente come la legittimità dell'utilizzo dei dispositivi automatici per le violazioni elencate, continui a essere condizionata all'esito positivo della procedura di omologazione ovvero approvazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Allo stato attuale, difatti, in assenza di norme comunitarie vincolanti in materia valgono le norme nazionali, stabilite in Italia dall'art. 45 del nuovo Codice della strada (Dlgs 30 aprile 1992 n. 285), dagli artt. 192 e 345 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della strada (Dpr 16 dicembre 1992, n. 495), e dal Dm 29 ottobre 1997.

In particolare, l'art. 45, c. 6 del Codice afferma: "Nel regolamento sono precisati i segnali, i dispositivi, le apparecchiature e gli altri mezzi tecnici di controllo e regolazione del traffico, nonché quelli atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni

alle norme di circolazione, e i materiali che per la loro fabbricazione e diffusione, sono soggetti all'approvazione od omologazione da parte del Ministero dei Lavori Pubblici (ora Ministero dei Trasporti), previo accertamento delle caratteristiche geometriche, fotometriche, funzionali, di idoneità e di quanto altro necessario. Nello stesso regolamento sono precisate altresì le modalità di omologazione e di approvazione".

VIOLAZIONE DOCUMENTATA

La problematica principale riguarda le procedure di omologazione o di approvazione dei dispositivi automatici per il rilevamento delle violazioni di cui all'articolo 193 del Codice della strada, obbligo di assicurazione di responsabilità civile, in quanto, risulta tuttora in vigore – e quindi non abrogata – la disposizione normativa di cui all'art. 31, comma 3, del Decreto legge 1/2012, convertito in legge 27 /2012, che prevede: "La violazione dell'obbligo di assicurazione della responsabilità civile derivante dalla circolazione dei veicoli può essere rilevata, dandone informazione agli automobilisti interessati, anche attraverso i dispositivi, le apparecchiature e i mezzi tecnici per il controllo del traffico e per il rilevamento a distanza delle violazioni delle norme di circolazione, approvati o omologati ai sensi dell'articolo 45, comma 6, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, attraverso i dispositivi e le apparecchiature per il controllo a distanza

dell'accesso nelle zone a traffico limitato, nonché attraverso altri sistemi per la registrazione del transito dei veicoli sulle autostrade o sulle strade sottoposte a pedaggio. La violazione deve essere documentata con sistemi fotografici, di ripresa video o analoghi che, nel rispetto delle esigenze correlate alla tutela della riservatezza personale, consentano di accertare, anche in momenti successivi, lo svolgimento dei fatti costituenti illecito amministrativo, nonché i dati di immatricolazione del veicolo ovvero il responsabile della circolazione. Qualora siano utilizzati i dispositivi, le apparecchiature o i mezzi tecnici di cui al presente comma, non vi è l'obbligo di contestazione immediata. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare di concerto con il Ministro dello sviluppo economico, sentiti l'ISVAP e, per i profili di tutela della riservatezza, il Garante per la protezione dei dati personali, sono definite le caratteristiche dei predetti sistemi di rilevamento a distanza, nell'ambito di quelli di cui al primo periodo, e sono stabilite le modalità di attuazione del presente comma, prevedendo a tal fine anche protocolli d'intesa con i comuni, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica".

Alla luce di quanto sopra, pertanto, risultano tuttora vigenti e inevitabilmente contrastanti due diverse procedure di omologazione o approvazione dei dispositivi automatici in questione, la prima prevista dal Codice della strada, la seconda disciplinata dall'art. 31, comma 3, la legge 27/2012.

INCOMPATIBILITÀ TRA NORME

A parere dello scrivente, dovrebbero continuare a trovare applicazione le modifiche apportate con la legge di stabilità al Codice della strada, in quanto l'emanazione di quest'ultima, dovrebbe aver abrogato tacitamente l'art. 31 della legge 27/2000.

Tale assunto trova la sua ragione di diritto su quanto disposto dall'art. 15 delle Preleggi, ove prevede che la cessazione di una norma giuridica si verifica, oltre che per abrogazione espressa, anche per abrogazione tacita o per incompatibilità, qualora il Legislatore emani una legge successiva, che sia incompatibile con

"La norma non chiarisce se la restituzione del veicolo confiscato debba avvenire solo a condizione che il proprietario e il trasgressore diverso dallo stesso, abbiano provveduto entrambi al pagamento della sanzione"

una esistente, ovvero per nuova disciplina dell'intera materia. Nel caso in cui il Legislatore, pur non abrogando espressamente una legge precedente, disciplini ex novo l'intera materia già regolamentata dalla legge precedente.

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

Tra l'altro, anche se si volesse ipotizzare una applicazione coordinata dei due testi di legge in esame, va comunque evidenziato come il comma 3 dell'art. 31 della legge 27/2012 risulti contraddittorio nella parte in cui, nel prevedere un obbligo di approvazione e di omologazione dei dispositivi, rimanda comunque all'emanazione di un decreto ai fini dell'individuazione delle caratteristiche dei medesimi, quando tale provvedimento non risulta necessario per quanto concerne la procedura di approvazione che, allo stato dei fatti, potrebbe trovare diretta applicazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Che la modifica appena approvata si inserisca in un contesto normativo non coordinato, si evidenzia anche sotto il profilo operativo.

ALTRI INTERVENTI LEGISLATIVI

La mancanza della copertura assicurativa ha interessato anche le modifiche apportate all'art. 31 del decreto legge 24 gennaio 2012, n. 1, con l'introduzione del comma 2.1. Secondo questo comma, i dati forniti dalle compagnie di assicurazione, presenti nella banca dati della Motorizzazione e riguardanti i soggetti residenti in un determinato territorio comunale intestatari di veicoli che risultino privi della copertura assicurativa, sono accessibili ai Comuni, nonché agli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, commi 1 e 2 Cds, ai fini dell'accertamento e contestazione della violazione di cui all'art. 193. Si sottolinea come la formulazione della norma non chiarisca se l'accesso alle informazioni da parte dei Comuni e degli organi di polizia stradale afferenti a enti locali, debba essere limitata ai soli soggetti residenti nei rispettivi territori.

L'estensione della possibilità di accesso alle predette informazioni anche ai Comuni, non è certamente rivolta all'accertamento e contestazione delle violazioni di cui all'art. 193 Cds, che spetta esclusivamente agli organi di polizia stradale, ma potrebbe essere collegata all'esigenza di perseguire politiche di gestione del territorio attraverso il monitoraggio dei veicoli in stato di abbandono, di coordinamento con le forze di polizia per operazioni congiunte di controllo del territorio o di sicurezza stradale, ecc. In tema di assicurazione dei veicoli, attraverso la modifica del comma 1, si rafforza l'obbligo per i proprietari di veicoli di verificare che gli stessi siano sempre coperti dall'assicurazione obbligatoria, anche quando sono utilizzati, a qualsiasi titolo, da altre persone. È un obbligo che, essendo posto comunque in capo al proprietario, comporta sempre la responsabilità di quest'ultimo



OBBLIGO | Si rafforza il vincolo per i proprietari di veicoli di verificare che gli stessi siano sempre coperti dall'assicurazione obbligatoria



“Le spese postali per inviare l’invito ai sensi dell’art. 180, comma 8 Cds, si ritiene debbano essere sostenute dall’amministrazione da cui dipende l’organo accertatore”

per la violazione dell’obbligo di copertura assicurativa dei veicoli ai sensi dell’art. 197 Cds. Resta ferma la possibilità di escludere la responsabilità concorrente del proprietario quando lo stesso riesce a dimostrare di essere stato incolpevolmente indotto in errore nel credere esistente la copertura assicurativa o quando la mancata vigilanza da parte sua sia dipesa da caso fortuito o forza maggiore.

In presenza degli elementi che fanno sorgere la responsabilità in concorso del proprietario, pertanto, nei confronti dello stesso deve essere redatto un separato verbale con il quale lo stesso è chiamato a rispondere a titolo proprio delle stesse violazioni contestate al trasgressore.

Naturalmente, l’utilizzo del veicolo da parte di terzi deve essere lecito e con il consenso del proprietario. L’art. 122, comma 3, del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209 (Codice delle Assicurazioni Private – CAP), infatti, prevede che l’assicurazione del vei-

colo non ha effetto nel caso di circolazione avvenuta contro la volontà del proprietario a partire dal giorno successivo alla denuncia presentata agli organi di polizia. La nuova previsione non ha effetto in tema di responsabilità solidale per l’applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie, permanendo l’obbligazione nei confronti dei soggetti indicati nell’art. 196 Cds.

EFFETTO SULLE ALIENAZIONI

La modifica avrà un effetto significativo legato alle procedure di alienazione dei veicoli oggetto di sequestro amministrativo per mancanza di copertura assicurativa durante la circolazione. La formulazione dell’art. 213 del Cds, secondo il quale non c’è obbligo di informare il proprietario che il suo veicolo è stato oggetto di sequestro e depositato presso un custode acquirente, infatti, aveva creato alcuni problemi: il veicolo poteva anche essere alienato senza che il proprietario avesse effettiva notizia di tale circostanza, avendo la possibilità di eccepire giuridicamente che potesse legittimamente non sapere che il veicolo ceduto in godimento a un terzo fosse sprovvisto di copertura assicurativa durante la circolazione. Con la modifica, la citata eccezione viene meno.

Come ogni sanzione con previsione concorsuale fa nascere problematiche in merito alla applicazione delle sanzioni accessorie. La novellata norma, difatti, non chiarisce se la restituzione del veicolo confiscato debba avvenire solo a condizione che il proprietario e il trasgressore diverso dallo stesso, abbiano provveduto entrambi al pagamento della sanzione, ovvero sia sufficiente il pagamento di uno solo dei due.

A parere dello scrivente, ai fini della restituzione del veicolo è sufficiente che abbia ottemperato al pagamento colui che al momen-

to dell’accertamento dell’infrazione ne aveva la disponibilità (proprietario, locatario, ecc.), al fine di tutelare quest’ultimo nel riaverlo a disposizione.

CONTESTAZIONE DIFFERITA

L’aspetto operativo per il controllo ex art. 193 con l’utilizzo di dispositivi automatici rimane tuttora limitato in quanto, a tutt’oggi, non è stato omologato/approvato alcun dispositivo per il rilevamento in modalità differita.

Nei casi indicati di impossibilità della contestazione immediata, l’utilizzo del dispositivo non omologato o approvato serve solo per segnalare la presenza di un veicolo che potrebbe non essere in regola con l’assicurazione. In tale situazione, perciò, l’apparecchio non accerta la violazione e costituisce un semplice “supporto” per la documentazione della violazione che è stata accertata direttamente dall’operatore di polizia stradale presente. Egli, infatti, deve attestare che il transito del veicolo e l’effettiva circolazione dello stesso sulla strada, è avvenuto in sua presenza, anche se attraverso il supporto strumentale dell’apparecchio.

In tale contesto, quando ricorre una situazione di fatto che ha reso impossibile la contestazione immediata - le cui motivazioni devono essere dettagliatamente descritte nel verbale - l’organo di polizia stradale potrà attivarsi per la contestazione differita. In tal caso, **si dovrà esperire preliminarmente un riscontro della mancanza di copertura assicurativa attraverso la banca dati del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e, quindi, procedere alla contestazione dell’illecito in parola attraverso la notifica del verbale all’obbligo in solido ai sensi dell’art. 196 Cds.** Anche in questo caso, essendo stata la circo-

lazione del veicolo accertata direttamente dall'operatore di polizia, si ritiene non sia necessario attivare la procedura dell'invito a esibire il certificato di assicurazione ai sensi dell'art. 180, comma 8 Cds, perché tale procedura, preliminare alla contestazione e notificazione di un verbale di accertamento, è espressamente prevista dall'art. 193, comma 4-quater Cds solo nei casi in cui il transito del veicolo senza assicurazione sia stato accertato attraverso l'utilizzo dei dispositivi di cui alle lettere e), f), e g) dell'art. 201, comma 1-bis Cds, tra i quali non ricadono i dispositivi in parola.

L'art. 201, comma 1-bis), lett. g-ter) Cds, prevede l'accertamento della violazione di cui all'art. 193 Cds, attraverso appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento, effettuato mediante il confronto dei dati rilevati riguardo il luogo, il tempo e l'identificazione dei veicoli con quelli risultanti dall'elenco dei veicoli a motore che non risultano coperti dall'assicurazione obbligatoria, di cui all'articolo 31, comma 2, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n. 27. Tali dispositivi devono essere gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale. Questa previsione rappresenta una fattispecie autonoma rispetto a quella prevista dal comma 3, dell'art. 31 decreto legge 24 gennaio 2012, convertito dalla legge n. 27/2012, che prevede una modalità di accertamento della violazione ex art. 193 Cds.

VERIFICA LEGITTIMA

Anche nei casi indicati dall'art. 201 comma 1-bis), lett. g-ter) Cds, presupposto per la contestazione differita è l'utilizzo di un dispositivo che abbia ottenuto l'omologazione o l'approvazione specifica per il rilevamento delle violazioni dell'art. 193 Cds da parte del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Quando sono utilizzate le apparecchiature di cui all'art. 193, commi 4-quater) e seguenti del Cds, l'accertamento della mancanza della copertura assicurativa non può essere svolto in modo massivo nei confronti di tutti i veicoli che transitano dove è collocato il dispositivo, ma soltanto nei confronti di quelli che il dispositivo ha registrato perché in violazione della norma per la quale il dispositivo stesso è stato omologato o approvato. Ad esempio, se il dispositivo è omologato per la rilevazione degli accessi non autorizzati nelle Ztl, l'accertamento sulla copertura assicurativa potrà essere svolto soltanto nei confronti dei veicoli che hanno violato l'art. 7 del Cds. Partendo da questo presupposto, la successiva verifica sulla copertura assicurativa diviene legittima atteso che la circolazione dei veicoli è stata accertata attraverso un sistema di rilevamento pienamente legittimo. La documentazione fotografica o video dei dispositivi, infatti, costituisce atto di accertamento della circolazione del veicolo e consente di provare che, al momento del rilevamento, un determinato veicolo, munito di targa d'immatricolazione, stava circolando sulla strada. Per espressa previsione dell'art. 193, comma 4-quater Cds, i dispositivi utilizzati per la

contestazione della violazione dell'obbligo di copertura assicurativa, devono essere gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale e devono essere omologati ovvero approvati per il funzionamento completamente automatico, cioè da remoto, anche senza la presenza dell'organo di polizia. Nel rispetto delle condizioni descritte, è sempre ammessa la contestazione differita della violazione dell'art. 193 Cds.

L'accertamento della violazione presuppone il raffronto dei dati ottenuti dalle compagnie assicurative, e tuttavia, in ossequio a quanto previsto dal comma 4-quater), dell'art. 193 Cds, il proprietario, o altro soggetto obbligato in solido, dovrà essere invitato a produrre il certificato di assicurazione ai sensi dell'art. 180, comma 8 Cds. Qualora non produca la documentazione assicurativa nel termine indicato, secondo quanto previsto dall'ultimo periodo dell'art. 180, comma 8 Cds, si conterà la violazione dell'art. 193 Cds per mancanza della copertura assicurativa, sulla base dell'accertamento da remoto realizzato in precedenza. Le spese postali per inviare l'invito ai sensi dell'art. 180, comma 8 Cds, si ritiene debbano essere sostenute dall'amministrazione da cui dipende l'organo accertatore, salvo fosse accertato che al momento dell'accertamento del transito del veicolo davanti ai dispositivi di controllo remoto, non era coperto da assicurazione.

Fabio Dimita

Funzionario direttivo del Mit



La mini-riforma del Codice della strada, attuata dal legislatore con la Legge n. 177/2024, era necessaria. Nonostante dagli ultimi dati Aci-Istat disponibili sugli incidenti stradali emerga che i numeri sono in leggero calo, i target che ci si è prefissati sono ancora distanti.

Come ogni anno, lo scorso 25 luglio 2024, mentre era in discussione la mini-riforma del Codice della strada, poi approvata a novembre, Istat e Aci hanno diffuso i dati sugli incidenti stradali, con decessi o feriti, avvenuti nel 2023 in Italia. Esaminandoli, appare sempre più improbabile centrare gli obiettivi indicati nel Piano nazionale della sicurezza stradale 2030 (Pnss 2030), sulla scorta degli obiettivi dettati dall'Europa, prendendo atto dei 3.173 decessi del 2019 (anno da prendere a riferimento) e dovendo dimezzare nel 2023, ovvero il limite massimo di 1.586 (11.400 a livello europeo nel 2030). Un obiettivo irraggiungibile, nonostante la mini-riforma pubblicata lo scorso 29 novembre, abbia inasprito le sanzioni, soprattutto prevedendo nuove ipotesi di sospensione della patente di guida ed una stretta sui monopattini e sull'uso del cellulare alla guida.





EMERGENZA STRADE

Dati in leggero calo
per gli incidenti, ma lontani
dal raggiungimento
dell'obiettivo 2030



IMPATTO | Il costo sociale dell'incidentalità stradale è pari a 18 miliardi, ovvero l'1% del Pil.

COSA CI DICONO I NUMERI

I dati raccontano che nel 2023 si sono registrati 3.039 morti (di cui l'80% uomini), in calo rispetto al 2022, con un decremento del 3,8%, mentre si registra una crescita dei sinistri con lesioni, pari a 166.525 (+0,4%), 456 al giorno, di cui più di due terzi in ambito urbano (73,3 %), così come è in leggero aumento il numero di feriti, pari a 224.624 (+0,5%), 615 al giorno, di cui 46 gravi. Per quanto riguarda i decessi nel 2023, la media è di oltre 8 al giorno. Il costo sociale dell'incidentalità stradale è pari a 18 miliardi, ovvero l'1% del Pil e, se si aggiungono i circa 4,3 miliardi di euro per i costi relativi a sinistri stradali con soli danni a cose, si arriva a circa 22,3 miliardi. Non è da sottovalutare il fatto che le nuove immatricolazioni di veicoli siano in aumento del 18,4% rispetto al 2022, **circostanza che, in teoria, dovrebbe rappresentare un miglioramento del parco auto, anche sotto l'aspetto della sicurezza passiva.** Siamo il Paese con più immatricolazioni in Europa.

"L'81% delle sanzioni per eccesso di velocità risulta elevato dalle Polizie Locali, a dimostrazione del fatto che sulle strade urbane si corre pericolosamente"

TIPOLOGIE DI VITTIME

Il tasso di mortalità stradale, in leggero calo, passa da 53,6 (media europea 46,3) a 51,5 (media europea 45,4) decessi per ogni milione di abitanti, mentre nel 2019, anno di riferimento per l'obiettivo Pnss 2030, era pari a 53,1. Il tasso di mortalità stradale nei grandi Comuni sale a 4,6 per 100 mila abitanti, rispetto a 4,2 dell'anno precedente. Spicca il 12% di Venezia a causa della tragedia avvenuta nel mese di ottobre 2023 a Marghera, quando un autobus precipitò da un cavalcavia causando oltre 20 decessi e numerosi feriti.

La mortalità resta più alta sulle strade extraurbane, con 4,1 decessi ogni 100 incidenti, rispetto al precedente 4,3. È pari a 2,7, invece, in autostrada, rispetto al precedente 3,5, e pari a 1,1 sulle strade urbane, dato costante rispetto al precedente. Il numero di vittime a bordo di autoveicoli è di 1.332 (43,8%), in leggero calo rispetto all'anno precedente (-3,1%), 734 motociclisti (24,2%), anch'esso in calo (-6%), 485 pedoni (16,0%), dato invariato rispetto al 2022, mentre ci sono dati in aumento rispetto ai conducenti di biciclette, comprese quelle elettriche, con 212 vittime (+7,0%), rispetto alle 205 vittime nel 2022, 21 vittime tra gli utenti dei monopattini rispetto alle 16 vittime registrate precedentemente. **Anche i feriti tra i conducenti di monopattini risultano in aumento rispetto all'anno precedente**, ovvero 3.195 rispetto a 2.787. A proposito dei monopattini, una novità assoluta dell'elaborazione Aci-Istat, è rappresentata dall'inclusione della matrice di collisione dei sinistri stradali. Dai dati analizzati, è evidente che, nonostante la "criminalizzazione" dei monopattini, sia errato additarli, in quanto

hanno causato solo (si fa per dire) 21 decessi. Il numero più rilevante, invece, fatti salvi i sinistri senza impatto con altri veicoli, che hanno causato ben 564 decessi, sono i 532 avvenuti a seguito di collisione tra autoveicoli e, a seguire, collisioni tra autoveicoli e motociclisti, con 375 decessi e con i pedoni, con 353 vittime. In riferimento all'età anagrafica delle vittime, si concentrano tra i più giovani, parte della cosiddetta generazione Z (20-29 anni) e della cosiddetta generazione X (45-59 anni), con qualche differenza per le donne, che sono maggiormente coinvolte dopo i 55 anni. Gli utenti più vulnerabili rappresentano esattamente la metà dei morti, pari a 1.520, rispetto ai restanti 1.519. Spaventoso il numero di bambini deceduti, ben 41, peggior dato degli ultimi 5 anni, con un aumento del 225% dei decessi tra il 2019 e il 2023 per i minori con età compresa tra i 5 e i 9 anni. A proposito di "utenti vulnerabili", con la mini-riforma del Codice della strada di fine 2024, nella definizione contenuta nell'articolo 3 comma 1 punto 53-bis, ora sono ricompresi anche i ciclomotori e i motocicli, quindi veicoli a motore. **Anche le infrastrutture stradali loro destinate, dunque, potrebbero far parte di progettualità e interventi migliorativi finanziati con i proventi del Codice della strada**, ai sensi dell'articolo 208 comma 4 lett. c).

COMPORTAMENTI PIÙ SANZIONATI

Le sanzioni elevate per le violazioni delle norme di comportamento contenute nel Codice della strada (dall'articolo 141 all'articolo 193) in generale nel 2023 sono aumentate del 20,3% rispetto all'anno precedente. È

“Sulle extraurbane probabilmente si va più veloce, nonostante le tante insidie e gli assi viari spesso non idonei”

sintomatico come, a proposito di incidenti stradali, il record delle infrazioni rilevate dagli organi di polizia stradale nel 2023 (Polizia Stradale, Carabinieri e Polizie Locali dei Comuni capoluogo) sia rappresentato dal 37% per eccesso di velocità (+6,1%), con oltre tre milioni di violazioni accertate, percentuale preceduta, per pochissimo, solo dalle sanzioni irrogate per divieto di sosta (37,4 %). A seguire poi, ci sono le inosservanze della segnaletica e dei semafori pari al 9% (+15,1%). Ben 11.048 le sanzioni per errato comportamento in caso di sinistro, ex articolo 189 Cds, quasi il doppio dell'anno precedente. Nell'1,9% dei casi è stata contestata la mancanza della cintura di sicurezza, nello 0,5% la guida in stato di ebbrezza (+3,6%) e nello 0,1% la guida sotto l'effetto di stupefacenti, in leggero calo (-6,5%).

In realtà, già la relazione illustrativa del disegno di legge n. 1086 approvato il 27 marzo 2024 dalla Camera dei Deputati, dal titolo “Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285”, contiene una disamina dei dati sul tasso di incidentalità stradale in Italia, anche se di anni meno recenti (2020 e 2021). Proprio **i dati allarmanti estratti hanno convinto il legislatore ad approvare la mini-riforma in materia di sicurezza stradale e, nel contempo, a prevedere una rivoluzione dello stesso Codice della strada entro fine 2025**, come previsto dall'articolo 35 della legge 25 novembre 2024 n. 177, pubblicata il 29 novembre 2024 e in vigore, tranne alcune eccezioni, dal successivo 14 dicembre 2024.

Leggendo i dati contenuti nella relazione istruttoria, l'attenzione cade sull'incremento del tasso di incidentalità del 28,4% rispetto all'anno precedente (151.875 incidenti stradali), sull'incremento delle vittime del 20% (2.857 vittime) e su quello dei feriti del 28,6% (204.728 feriti).

In riferimento, invece, alle principali cause di incidente stradale, già all'epoca, risultavano la distrazione e l'eccesso di velocità (anche nel 2023 è stato il comportamento più sanzionato).

Discorso a parte per i sinistri stradali correlati allo stato di ebbrezza o all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope (in un'unica categoria “sostanze psicoattive”), che creano sempre più sconcerto. Nella relazione illustrativa si legge che, su un totale di 52.459 incidenti con lesioni rilevati da Carabinieri e Polizia Stradale, nel 10% dei casi almeno



uno dei conducenti coinvolti era in stato di ebbrezza e nel 3% dei casi era sotto effetto di stupefacenti (con la riforma non si parla più di “sotto effetto di stupefacenti” ma “uso di stupefacenti”). Dai dati comunicati, invece, dalle Polizie Municipali, risulta che oltre un terzo delle sanzioni per guida in stato di ebbrezza (36%) e più della metà di quelle per guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti (57%) sono state elevate a seguito dei rilevamenti di sinistri stradali.

CONTESTO EUROPEO

I dati elaborati dall'Osservatorio Europeo per la Sicurezza Stradale (ERSO), riportano l'andamento del numero di morti a seguito di incidenti stradali in Europa, a partire dal 2001. L'Osservatorio fornisce numeri affidabili, analisi approfondite e informazioni sulle tendenze, le pratiche e le politiche di sicurezza stradale nell'Ue. Prima di analizzare i dati, è il caso di precisare che non sono compresi quelli del Regno Unito. **Incoraggiante è la diminuzione delle vittime a partire dal 2001, quando erano ben 51.400, rispetto alle 20.400 vittime registrate nel 2023, anche se nemmeno in Europa è stato dimezzato, per ogni decennio, il numero dei morti.** Eppure nel primo decennio (2001-2010) si era registrata una diminuzione costante dei decessi fino ad arrivare alla fine del 2010 con una diminuzione percentuale pari al 40-45%, dato comparabile sia in Italia che, appunto, in Europa, dunque quasi in linea con l'obiettivo del dimezzamento delle vittime voluto dalla stessa Europa e recepito anche dal nostro paese. Nel decennio successivo (2011-2020), poi ridotto a nove anni per escludere l'anno pandemico (2011-2019), la riduzione è stata molto più modesta, corrispondente a circa la

metà del decennio precedente, attestandosi intorno al 22-23%. L'obiettivo che ora l'Europa deve perseguire è non superare il numero di 11.400 vittime nel 2030, ovvero la metà del dato registrato nel 2019 (22.800). A giudicare dalla tendenza, non sarà facile raggiungerlo.

ALCUNE RIFLESSIONI

Come anticipato, il dimezzamento del numero di feriti gravi causati dagli incidenti stradali, con orizzonte temporale decennale, è stato posto formalmente come obiettivo nell'Agenda per la sicurezza stradale 2021-2030, proposta dalla Commissione europea e non solo, partendo dai dati del 2019 e, quindi, escludendo l'anno della pandemia. Relativamente al 2024, da stime non ancora rese ufficiali, emerge che solo per gli incidenti verificatisi nei fine settimana, risultano quasi 1.300 decessi, con numeri spaventosi per pedoni e ciclisti.

In Italia si esulta quando “fleximan” distrugge gli autovelox, quando la Cassazione ritiene che gli autovelox debbano essere non solo approvati ma anche omologati. Con questa forma mentis “demolitoria” dei controlli e della prevenzione e con gli attuali organici di polizia stradale ridotti all'osso, gli obiettivi da raggiungere nel 2030 non possono che essere un'utopia.

Le maggiori cause per cui si verificano i sinistri stradali sono la distrazione, la velocità eccessiva (37% delle sanzioni elevate nel 2023) e la guida in stato psico-fisico alterato (alcol e droghe). Proprio in riferimento alla guida in stato di ebbrezza e/o sotto gli effetti di stupefacenti, una critica va mossa alla rilevazione fatta dall'Istat. Inspiegabilmente, entrambe le circostanze non vengono prese in considerazione tra le cause accertate o presunte, del verificarsi dei sinistri stradali. Ep-

pure, nella Relazione annuale al Parlamento sulle tossicodipendenze in Italia emerge che dal 2001 a oggi lo stato psico-fisico alterato dei conducenti abbia inciso notevolmente sulla sicurezza stradale. In 22 anni (2001-2022) si è registrato un aumento dell'incidenza della sinistrosità per i conducenti alterati: per chi guida "ubriaco" l'incidenza è aumentata dall'1,2% al 4,6% (aumentata di quattro volte), mentre per chi guida "drogato", l'incidenza è aumentata dallo 0,1% all'1,5% (aumentata di ben 15 volte). Altra critica, questa volta alle istituzioni tutte, è il fatto che lo stesso Pnss 2030, a livello nazionale non prevede risorse economiche per le Regioni e per gli Enti Locali, per mettere in campo azioni finalizzate al raggiungimento dell'obiettivo prefissato.

Insomma, tutto è perfezionabile, ma occorre mettere a sistema tutti i dati per delineare un quadro completo e trasversale in modo da avere più elementi per poter studiare la strategia migliore.

Ora tutte le speranze sono riposte sulla mini-riforma del Codice della strada già approvata dal Parlamento, sulla delega al Governo per

una rivoluzione del Cds contenuta nella stessa legge e, perché no, alle "Città 30", che tante polemiche hanno scatenato, ma che dopo il primo anno di sperimentazione hanno restituito dati incoraggianti come riassunto dai numeri pubblicati dalla Città di Bologna, tra cui zero pedoni uccisi, -16% pedoni investiti, -49% deceduti e -31% incidenti gravi.

LA MINI-RIFORMA GIÀ APPROVATA

Come noto, il legislatore, con la recente riforma dello scorso novembre, 36 articoli e cinque titoli, ha modificato o inserito circa 50 articoli, introducendo anche nuovi istituti come la sospensione breve della patente di guida, prevedendo l'obbligo per almeno due anni dell'alcolock per i condannati, in via definitiva, per guida in stato di ebbrezza, rivedendo la disciplina dei monopattini, che con l'articolo 14 ha modificato i commi 75 e ss. dell'articolo 1 della legge n. 160/2019 (sarebbe stata l'occasione per inserire la disciplina nel corpus del Codice della strada), prevedendo, tra l'altro, l'obbligo del casco sui monopattini anche per i maggiorenni e della copertura assicurativa, introducendo una nuova disciplina delle ztl, istituendo le nuove ztl e introducendo una nuova disciplina del calcolo delle sanzioni per la sosta nei parcheggi a pagamento. Per non dimenticare, poi, lo stravolgimento dell'articolo 187, iniziando dalla rubrica dello stesso, **stabilendo, per la prima volta, la possibilità del prelievo salivare, direttamente sul posto, da parte degli operatori di Polizia Stradale, senza l'assistenza del personale sanitario** e un generale inasprimento delle sanzioni accessorie afferenti al titolo

"A proposito dei centri urbani, molto positiva sembra essere l'esperienza di Bologna Città 30"

abilitativo alla guida. Ha previsto anche la modifica di alcuni articoli contenuti nel codice penale. Ha modificato il primo comma degli articoli 589-bis e 590-bis. Ha modificato l'articolo 727, prevedendo un'aggravante e, per la prima volta, la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da applicare per la commissione di un reato. Il penultimo articolo contenuto nell'ultimo Titolo, formato da nove commi, contiene la delega al Governo per riformare il Codice della strada del 1992, ponendo come obiettivi il miglioramento della qualità e dell'efficienza amministrativa, la semplificazione delle procedure e la tutela della sicurezza stradale, il riassetto delle competenze tra gli enti istituzionali e la previsione di strategie di prevenzione adeguate, anche tramite attività formativa nelle scuole di ogni ordine e grado. In sostanza, il Governo con uno o più decreti legislativi, da emanare entro un anno dall'entrata in vigore della legge n. 177/2024 (quindi, entro 13 dicembre 2025) dovrà snellire e semplificare il corposo testo che resiste da oltre 30 anni. Non sono state ancora digerite le riforme

"È recente la notizia che tre giovani, con un'auto di grossa cilindrata, sono morti schiantandosi contro un albero a 250 Km/h!"





“In Italia sono 52 le vittime per un milione di abitanti, rispetto alla media europea di 45 vittime per milione, con la Svezia nazione più virtuosa, 22 vittime per milione di abitante”

Come si calcola il costo sociale degli incidenti

Si tratta di un dato che viene calcolato in base alla nuova metodologia pubblicata nel mese di novembre 2022 dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, come richiesto da una direttiva emanata dall'Unione europea.

In base alla nuova metodologia (adottata in sostituzione di quella del 2012), occorre precisare che la stima dei costi quantifica il danno economico subito dalla società derivante da sinistri stradali

con decessi avvenuti entro i trenta giorni dall'evento e dal numero dei feriti. Attenzione, però, la metodologia non calcola la spesa effettiva, bensì la perdita di capacità produttiva, i costi umani, i danni morali, biologici e amministrativi, fino ai costi sanitari e materiali.

Si considera che il costo di un decesso sia pari a 1.812.989 euro, il costo di un ferito sia pari a 45.210 euro e, infine, il costo di un sinistro sia pari a 12.394 euro.

dello scorso mese di novembre, parzialmente inattuabili in assenza di regolamentazione di secondo livello, in parte prevista entro il mese di marzo scorso e in parte attesa entro giugno. Entro un anno dalla mega riforma, poi, ci dovremmo attendere regolamenti governativi per la disciplina puntuale di alcuni aspetti (comma 4). Ancora, entro tre anni dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi di cui al comma 1, il Governo può adottare decreti legislativi recanti disposizioni integrative e correttive degli stessi (comma 6). È facile immaginare che siamo arrivati al 2030. **Tutto questo contribuirà ad aumentare la sicurezza stradale e a raggiungere l'obiettivo prefissato dall'Europa proprio per il 2030?**

A breve saranno pubblicati i dati Istat relativi all'incidentalità in Italia per il 2024. Non saranno influenzati dall'effetto della mini-riforma del Codice della strada, entrata in vigore solo dallo scorso 14 dicembre, con alcune disposizioni applicabili solo dalla seconda metà del 2025. Speriamo, comunque, che saranno dati positivi, anche se la sensazione non è molto incoraggiante.

Luigi De Simone
Comandante Polizia Locale

ECOMAFIE, VITA PIÙ DIFFICILE

Rentri: la nuova procedura di controllo sul trasporto e la gestione dei rifiuti



Il Registro elettronico nazionale per la tracciabilità dei rifiuti è il sistema digitale previsto dall'articolo 188-bis del decreto legislativo 152/2006 (Testo Unico Ambientale) e istituito dal ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica (Mase) con proprio decreto 4 aprile 2023, n. 59, per controllare la movimentazione e la gestione dei rifiuti in Italia.

Gli enti preposti al controllo, non sono solo quelli specializzati, come il Noe dei Carabinieri. Anche tutti gli agenti di polizia giudiziaria possono svolgere accertamenti su strada sul Rentri, al fine di verificare il corretto smaltimento e trasporto. Tutto ciò assicura una maggiore trasparenza nella gestione dei rifiuti e aiuta a prevenire attività illecite.

Il Rentri consente di tracciare in tempo reale i flussi dei rifiuti mediante l'informatizzazione e digitalizzazione dei registri di carico e scarico e dei formulari di identificazione dei rifiuti (Fir), documenti previsti rispettivamente dagli articoli 190 e 193 del richiamato testo unico ambientale. Il suo obiettivo è prevenire ed eliminare il traffico illecito dei rifiuti, garantendo maggiore trasparenza e semplificando la burocrazia per le imprese. Per attuare pienamente il sistema digitale, il decreto 59/23 (Regolamento Rentri) pone obbligo ai principali operatori della filiera del rifiuto di iscriversi a un Registro elettronico istituito e gestito dal ministero dell'Ambiente (vedi box).

COME FUNZIONANO I CONTROLLI?

Sono effettuati digitalmente dagli enti accreditati, che verificano i dati di tracciabilità dei rifiuti in tempo reale. L'accesso avviene attraverso un processo di accreditamento sul portale Rentri e consente di individuare anomalie, errori e possibili illeciti. Gli enti autorizzati ad effettuare controlli sul Rentri sono il ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica, l'Albo Nazionale Gestori Ambientali, le forze dell'ordine (Carabinieri, Guardia di Finanza, Polizia di Stato, Guardia Costiera, Polizia Locale), Regioni, Province e Città Metropolitane, Agenzia delle dogane, Ispra e Arpa (Agenzie per la Protezione Ambientale) e Camere di Commercio. Questi organismi di controllo possono consultare le informazioni per individuare anomalie, errori di registrazione e possibili illeciti ambientali. I controlli su strada sono riservati organi di polizia

stradale, che procedono alla verifica del formulario d'identificazione dei rifiuti (Fir) che, sino al 13 febbraio 2026 è di natura cartacea e deve essere portato a bordo del mezzo in una copia, secondo il nuovo modello indicato nell'allegato al Regolamento Rentri. Questo nuovo modello è in vigore dal 13 febbraio 2025 e in esso sono riportati i dati dei diversi soggetti della filiera del rifiuto, che gli agenti preposti al controllo possono verificare anche collegandosi con lo stesso portale Rentri o anche con il sito dell'Albo Gestori (www.albonazionalegestoriambientali.it). Dal 13 febbraio 2026, il formulario sarà solo digitale anche se, per facilitare i controlli, l'articolo 7 del regolamento Rentri stabilisce che sarà "accompagnato da una stampa del formulario digitale". La mancata compilazione del formulario e l'errata o incompleta indicazione dei dati richiesti espongono gli operatori, ciascuno per le informazioni di propria competenza, alle sanzioni previste dall'articolo 258 del citato Testo unico: sanzione amministrativa pecuniaria da 1.600 a 10.000 euro e all'applicazione dell'articolo 483 del codice penale, in caso di trasporto di rifiuti pericolosi (falso commesso da privato in atto pubblico, punito con reclusione sino a 2 anni).

PROCEDURA DI ACCREDITAMENTO

L'accesso ai dati Rentri è riservato agli enti accreditati. La procedura di accreditamento avviene in modo digitale attraverso il portale ufficiale. Prevede alcuni passaggi: registrazione (un responsabile dell'ente accede al portale con Spid/Cns); invio della richiesta (il sistema

invia una richiesta di conferma via Pec all'ente); approvazione (il Mase valuta la richiesta e definisce il livello di visibilità dei dati); abilitazione degli utenti (il responsabile può autorizzare altri membri dell'ente ad accedere ai dati). I dati disponibili per i controlli sono divisi in tre sezioni: Anagrafica: dati sugli operatori iscritti e sui delegati. Tracciabilità: informazioni sui registri di carico e scarico, formulari di identificazione rifiuti (Fir) e unità locali. Statistica: report e analisi sui flussi di rifiuti.

I controlli sul Rentri sono fondamentali per la tutela ambientale. Il monitoraggio digitale della tracciabilità dei rifiuti è un passo decisivo per contrastare l'inquinamento e i crimini ambientali. Grazie al Rentri, si riduce il rischio di traffico illecito di rifiuti, le aziende sono più trasparenti nella gestione dei rifiuti, le autorità possono intervenire più rapidamente in caso di irregolarità, si semplificano le procedure di verifica e ispezione. La tracciabilità digitale è un elemento chiave per il futuro della gestione sostenibile dei rifiuti in Italia. (f.d.)

Chi deve iscriversi?

Sono tenuti all'iscrizione al Rentri i produttori iniziali di rifiuti (con oltre 50 dipendenti, entro il 13 febbraio 2025; con un numero di dipendenti da 10 a 50, entro il 14 agosto 2025; con meno di 10 dipendenti, ma solo per i rifiuti pericolosi, entro il 13 febbraio 2026), imprese ed enti che trasportano rifiuti (entro il 13 febbraio 2025); intermediari e commercianti di rifiuti senza detenzione (come i produttori in base ai dipendenti) e impianti di trattamento, smaltimento e recupero rifiuti (entro il 13 febbraio 2025). L'iscrizione è obbligatoria e viene effettuata sul portale ufficiale www.rentri.gov.it. sapere se sei vivo o morto".



RINNOVA



RINNOVA

TECNOLOGIE E INNOVAZIONI PER LA POLIZIA LOCALE

www.rinnova-pa.it

Trattamento sanitario obbligatorio: la tutela della libertà personale e le riforme necessarie. Tra questioni di costituzionalità e nuove prospettive operative

Il Trattamento Sanitario Obbligatorio è una misura sanitaria che incide direttamente sulla libertà personale, imponendo un ricovero forzato in presenza di gravi condizioni psichiatriche non trattabili diversamente. L'articolo 32 della Costituzione italiana al comma 2 stabilisce una riserva di legge per i trattamenti sanitari obbligatori, affermando che tali obblighi possono essere imposti solo attraverso una legge, escludendo fonti normative inferiori, garantendo così una protezione più ampia per il diritto alla salute.





TSO

Riforme necessarie
e diritti della
persona

L'uso dei Trattamenti Sanitari Obbligatori rappresenta ancora oggi una delle sfide più delicate e complesse nell'ambito della salute mentale e del diritto civile. Questi trattamenti sono spesso necessari per proteggere la salute dei pazienti stessi e della comunità, ma sollevano importanti questioni etiche, giuridiche e cliniche, che richiedono un approfondimento e una riflessione critica da parte degli addetti ai lavori e per quanto possibile da parte della società.

Il diritto a essere curato, di ognuno, è strettamente legato al disposto dell'art. 32 della Costituzione, vale a dire al principio di inviolabilità della libertà personale: ogni individuo è libero di scegliere da quale medico farsi curare, in quale luogo ricevere le cure, quali trattamenti diagnostici e terapeutici eseguire e non esiste nessun obbligo in ordine alle cure e alle modalità con cui queste devono essere somministrate e ricevute e, dunque, la scelta di non curarsi e di non sottoporsi ad alcun trattamento sanitario è prevista, a un tempo, sia all'art. 13 che all'art. 32 della nostra Carta costituzionale.

D'altro canto, il diritto dell'individuo di decidere se sottoporsi o meno a un qualsiasi trattamento medico e lo speculare divieto di essere obbligati a trattamenti sanitari, ha una limitazione specifica secondo la Carta costituzionale, espressa nel secondo comma dell'art. 32. Quest'ultima norma, dopo aver stabilito che nessuno può essere costretto a un trattamento medico specifico, precisa che l'obbligo de quo può figurarsi solo se previsto dalla legge. Pertanto, la norma pone una riserva di legge secondo cui i trattamenti sanitari obbligatori sono consentiti solo se stabiliti dalla legge e solo per garantire la tutela evidente della salute della collettività.

LIMITI ALLA LIBERTÀ

Un aspetto particolarmente critico della procedura prevista dalla legge riguarda, in realtà, la modalità con cui viene disposta: un provvedimento amministrativo che, sebbene preveda una convalida giurisdizionale *ex post*, limita in modo significativo la libertà individuale senza un preventivo controllo giudiziario effettivo. Per completezza va osservato che l'ordinanza di TSO, pur essendo formalmente un provvedimento amministrativo, assume una valenza giuridica più ampia dal momento che il Sindaco riveste, nel caso specifico, il ruolo di autorità sanitaria locale. Questa duplice natura del provvedimento – amministrativo nella forma, ma con un impatto diretto sulla libertà personale – lo distingue inevitabilmente da altri atti di mera gestione amministrativa. Il fatto che il TSO venga disposto dal Sindaco con specifica ordinanza, in qualità di autorità sanitaria locale, conferisce al provvedimento una rilevanza istituzionale maggiore rispetto a un semplice atto amministrativo. Il Sindaco, infatti, agisce in forza di un potere specificamente attribuitogli dalla legge per la tutela della salute pubblica del territorio di competenza.

ANALISI NORMATIVA

L'attuale disciplina del TSO è regolata dalla legge n. 833 del 23 dicembre 1978, che ha istituito il Servizio Sanitario Nazionale

(SSN) e ha recepito i principi introdotti dalla legge n. 180 del 13 maggio 1978, nota come Legge Basaglia. Quest'ultima ha segnato una svolta nella psichiatria italiana, ponendo fine al sistema manicomiale e introducendo un modello basato sul consenso informato e sulla centralità del paziente. Prima della riforma, il sistema era regolato dalla legge n. 36 del 1904, che permetteva il ricovero coatto per chiunque fosse considerato "pericoloso per sé o per gli altri", senza particolari garanzie per il soggetto internato.

Con la riforma del 1978, il ricovero obbligatorio è stato limitato a casi di effettiva necessità, ovvero quando il paziente rifiuta le cure nonostante lo stato di malattia mentale richieda un intervento urgente. L'art. 33 della legge n. 833/1978 stabilisce che il TSO può essere disposto solo su proposta di due medici, convalidata dal sindaco del Comune di residenza del paziente, in qualità di autorità sanitaria locale. Entro 48 ore, il provvedimento deve essere ratificato dal giudice tutelare, il quale può confermare o revocare la misura.

Questo iter, pur ispirato alla necessità di garantire tempestività negli interventi di emergenza medica e psichiatrica, solleva numerosi interrogativi sulla sua compatibilità con il sopracitato articolo 13 della Costituzione italiana, che sancisce appunto il principio per cui qualsiasi restrizione della libertà personale può essere disposta soltanto con atto motivato dall'autorità giudiziaria.

TRATTI PECULIARI

Di fatto, il Trattamento Sanitario Obbligatorio viene attuato sulla base di un provvedimento amministrativo, pur rafforzato come sopra accennato, che successivamente può

"Un aspetto critico della procedura prevista dalla legge riguarda la modalità con cui viene disposta: un provvedimento amministrativo"

trasformarsi, almeno temporaneamente, in una forma di detenzione sanitaria senza il preventivo vaglio di un giudice. In tale senso, la misura presenta tratti peculiari rispetto ad altre limitazioni della libertà personale previste dall'ordinamento giuridico, come la custodia cautelare o il fermo di polizia, le quali invece richiedono sempre l'immediato intervento dell'autorità giudiziaria. L'assenza di un controllo giurisdizionale preventivo implica, dunque, un rischio di arbitrarietà e solleva dubbi sulla compatibilità del TSO con le garanzie costituzionali in materia di diritti fondamentali. Già in passato, non a caso, la Corte Europea dei Diritti dell'Uomo ha espresso riserve su sistemi analoghi, evidenziando la necessità che ogni misura restrittiva della libertà personale sia accompagnata da adeguate garanzie procedurali, tra cui la possibilità di un rapido diritto di ricorso. Nel caso del TSO, il paziente può impugnare la misura soltanto successivamente alla sua esecuzione, e questa caratteristica dell'iter riduce inevitabilmente e in quantità notevole l'effettività del diritto di difesa del pa-



PROCEDURA | Il TSO può essere disposto solo su proposta di due medici, convalidata dal sindaco del Comune di residenza del paziente, in qualità di autorità sanitaria locale.



ziente. Aspetto, questo, più volte esaminato nel tempo dalla Corte di Cassazione, la quale ha ribadito la necessità di assicurare un controllo giurisdizionale più immediato sin dalle prime fasi del procedimento. Un dibattito giuridico, dunque, di primaria rilevanza, che si intreccia con le più recenti pronunce della Suprema Corte e con l'ormai sempre più necessario intervento della Corte Costituzionale, chiamata a pronunciarsi sulla legittimità dell'attuale impianto normativo in materia.

QUALCHE NUMERO

Il dibattito è tanto più rilevante quanto più diffusi sono i casi di Trattamento Sanitario Obbligatorio sul territorio italiano. Secondo i dati più recenti, soltanto nella città di Torino si sono registrati 788 TSO nel quinquennio 2019-2023, con una crescente incidenza tra i giovani: circa il 30% dei soggetti sottoposti a TSO ha meno di 31 anni. **A livello nazionale, sebbene i dati mostrino una leggera flessione rispetto al passato, si stima che ogni anno in Italia vengano effettuati tra 8.000 e 10.000 TSO.** Numeri che inevitabilmente sollevano e alimentano interrogativi sulle modalità di esecuzione e sulle tutele offerte ai pazienti interessati. La Corte di Cassazione, con l'Ordinanza n. 509/2023, ha proprio recentemente osservato che l'ospedalizzazione in regime di TSO per un disturbo mentale costituisce un evento intriso di problematicità, essendo associata ad una presumibile condizione di incapacità del paziente a prestare un valido consenso. La pronuncia in questione ha affermato la possibilità di ricorrervi nel caso siano contemporaneamente presenti le seguenti tre condizioni: a) alterazioni psichiche che richiedono urgenti interventi terapeutici; b) mancata accettazione degli interventi terapeutici proposti; c) impossibilità di adottare tempestive/idonee misure sanitarie extra-ospedaliere. L'obbligatorietà del trattamento rappresenta una deroga al principio del consenso informato: il TSO si configura come un'eccezione a tale principio, autorizzando l'imposizione forzata di cure in assenza di consenso e in virtù della presunta incapacità del paziente di comprendere la ne-

cessità del trattamento.

Sostanzialmente questa procedura è stata associata ad una logica estremamente repressiva, all'insegna della contenzione e della prevaricazione, in contrasto con lo spirito e la cultura psichiatrica che erano alla base della norma. È il caso di ricordare che il TSO non deve essere considerato una misura di difesa sociale, ma un mezzo di tutela della salute mentale del paziente e che la deroga al principio del consenso informato costituisce un'altra delle questioni controverse del diritto sanitario, richiedendo un costante bilanciamento tra esigenze di salute pubblica e tutela della libertà individuale.

Da ultimo la recente ordinanza n. 24124 del 9 settembre 2024, sempre della Suprema Corte, ha riaperto un dibattito cruciale, sollevando una questione di legittimità costituzionale in merito alla procedura attuale, evidenziandone appunto le carenze rispetto ai principi sanciti dall'art. 13 della Costituzione e dall'art. 5 della Convenzione Europea dei Diritti dell'Uomo (CEDU). Il nodo centrale riguarda, come accennato, il mancato controllo giurisdizionale automatico e successivo sulla misura, che, in assenza di una revisione obbligatoria da parte di un giudice terzo, rischia di configurare una detenzione illegittima.

"In una prospettiva di riforma, si potrebbe ipotizzare l'introduzione di un meccanismo che preveda un'udienza preliminare davanti a un giudice prima nell'immediatezza dell'esecuzione"

Il dibattito è aperto

L'importanza di una revisione delle modalità di esecuzione del TSO è stata evidenziata anche da numerosi casi di cronaca, che hanno alimentato il dibattito sull'abuso di questa misura. Emblematica è la vicenda di Andrea Soldi, deceduto a Torino nel 2015 durante un TSO, a seguito di un intervento giudicato eccessivamente coercitivo, che ha portato alla condanna degli agenti coinvolti. Personalità di spicco hanno raccontato esperienze drammatiche, cercando di normalizzare il dibattito pubblico e suscitare consapevolezza. Lo scrittore Paolo Cognetti, Premio Strega nel 2017, ha denunciato le modalità con cui è stato trattato in ospedale.

Non si può parlare di TSO e salute mentale, senza menzionare la poetessa Alda Merini, che visse l'esperienza dei ricoveri psichiatrici forzati. Nell'opera "L'altra verità. Diario di una vita diversa", descrive il manicomio come un luogo di profonda sofferenza e affronta il tema libertà: "Sono stata una pazza incosciente che ha voluto provare tutto. Ma la libertà è un'altra cosa. La libertà di stare in una stanza bianca senza sapere se è giorno o notte, senza sapere se sei vivo o morto".

IL RUOLO DEI MEDICI

Attualmente, vale la pena ripetere, il TSO viene disposto dal sindaco, su proposta di due medici e deve essere convalidato dal giudice tutelare entro 48 ore.

Il primo medico è il professionista che effettua una prima valutazione sul paziente: può essere un medico di base, di pronto soccorso o uno specialista in psichiatria, che constata l'esistenza di un grave disturbo psichiatrico, che rende necessario il trattamento coatto. Il suo ruolo è accertare in prima battuta la necessità del paziente, redigendo una prima certificazione che ne motivi la preliminare valutazione.

Il secondo medico è necessariamente appartenente a struttura sanitaria pubblica. Generalmente si tratta di un professionista di un servizio psichiatrico di diagnosi e cura o di un dipartimento di salute mentale. Il secondo parere serve a garantire una verifica indipendente e qualificata sulla reale necessità della misura.

Entrambi i medici devono attestare congiuntamente la presenza dei presupposti previsti dalla legge per l'attivazione del TSO, prima che il sindaco, in qualità di autorità sanitaria locale, possa emettere il provvedimento. Tuttavia, il procedimento non garantisce una notifica immediata al paziente, limitando così il diritto di opposizione in una prima fase.

Secondo la Corte di Cassazione, il soggetto sottoposto a TSO può impugnare il provvedimento soltanto a posteriori, quando la misura è già stata eseguita, riducendo significativamente il diritto a un ricorso effettivo. Questo meccanismo è stato definito "irragionevole", poiché "il diritto all'ascolto deve essere assicurato non solo nella fase medica, ma anche in quella giurisdizionale, dove dovrebbe concretarsi in un ben più incisivo diritto al contraddittorio e alla difesa". Questa posizione non è nuova: già la Cassazione, sezione VI, n. 22998/2020, aveva evidenziato la necessità di garantire una tutela giurisdizionale effettiva per i soggetti sottoposti a TSO, mentre con la sentenza n. 8969/2022, la Suprema Corte aveva richiamato l'obbligo per il giudice tutelare di verificare attentamente i presupposti della misura, evitando convalide meramente formali.

INTERVENTI NORMATIVI NECESSARI

Una possibile prospettiva di riforma potrebbe, in linea teorica, ispirarsi alle Residenze per l'Esecuzione delle Misure di Sicurezza (REMS), strutture introdotte in sostituzione degli ospedali psichiatrici giudiziari, le quali offrono un approccio più orientato alla riabilitazione e al reinserimento sociale piuttosto che alla pura coercizione. L'esperienza delle REMS dimostra che è possibile coniugare la necessità di una presa in carico terapeutica con il rispetto della dignità e dei diritti fondamentali della persona, evitando l'abuso di misure restrittive della libertà personale costituzionalmente sancita. Ad onore del vero occorre precisare che le REMS non hanno in concreto risolto il problema di fondo relativo alla gestione degli infermi di mente colpevoli di

reati gravi e pericolosi per la società.

La recente sentenza sopra citata si inserisce in un dibattito non solo giuridico, ma anche letterario, mediatico, sociale molto più ampio, che riguarda il bilanciamento tra tutela della salute pubblica e protezione dei diritti fondamentali della persona, specialmente in un ambito delicato come quello della salute mentale.

L'intervento della Corte Costituzionale, chiamata a esprimersi sulla legittimità del sistema attuale, sarà determinante per il futuro dei trattamenti sanitari obbligatori in Italia. Il rischio di abusi e detenzioni arbitrarie, in assenza di una revisione adeguata, è troppo alto per essere ignorato. In un contesto dove il principio di legalità deve in ogni caso prevalere, è essenziale che il legislatore intervenga per garantire un sistema giuridico conforme ai valori costituzionali e ai trattati internazionali sui diritti umani. L'auspicio è che il dibattito aperto da questa pronuncia porti a una riforma che coniughi efficacia del trattamento sanitario e garanzia dei diritti fondamentali, senza lasciare spazio a zone d'ombra giuridiche che potrebbero minare la fiducia nel sistema di tutela della salute mentale in Italia.

In una prospettiva di riforma, prestando uno sguardo al panorama di possibilità, **si potrebbe forse ipotizzare l'introduzione di un meccanismo che preveda un'udienza preliminare davanti a un giudice prima - o quantomeno nell'immediatezza, nei casi più complessi - dell'effettiva esecuzione del TSO**, garantendo così al paziente la possibilità di essere ascoltato, anche tramite un rappresentante legale se la situazione non consentisse diverse soluzioni, prima che la misura diventi operativa. Un altro possibile intervento potrebbe consistere nel rafforzamento delle strutture di monitoraggio e tutela dei diritti dei pazienti, mediante l'introduzione di organismi indipendenti incaricati della vigilanza sulla corretta applicazione della normativa e sul rispetto della dignità umana del paziente durante l'iter complessivo di attuazione del protocollo.

IL COMPITO DELLA POLIZIA LOCALE

Alla luce di tale contesto, il ruolo degli operatori di Polizia Locale nell'esecuzione dei Trattamenti Sanitari Obbligatori si rivela tutt'altro che marginale e si inserisce non soltanto come funzione di supporto logistico, ma di un ben più ampio compito intriso di responsabilità e richiedente alta formazione e professionalità in situazioni in cui la già sottile linea di confine tra tutela della sicurezza e protezione dei diritti fondamentali del paziente, tra protocolli e diritti della persona, può diventare sfumata se non addirittura talvolta pericolosamente sbiadita.

Gli agenti di Polizia Locale si trovano spesso a essere il primo contatto diretto tra le istituzioni e un soggetto in una condizione di estrema vulnerabilità. Un momento, quindi, in cui la divisa non rappresenta soltanto l'autorità e l'osservanza dei protocolli previsti dalla legge, ma anche la garanzia del rispetto della dignità umana. E qui potenzialmente

si annida il paradosso operativo: la Polizia Locale, che per definizione agisce per consentire l'applicazione della legge, si trova ad applicare misure e protocolli la cui legittimità costituzionale è oggi oggetto di profonda revisione. **Non è sufficiente, quindi, conoscere e seguire pedissequamente i protocolli, ma all'operatore di Polizia Locale viene necessariamente richiesta una skill ulteriore**, che attiene alla sfera di competenze relazionali ed emotive, una capacità cioè di leggere la fragilità che si palesa di fronte, di comunicare in modo adeguato e non violento, di agire con consapevolezza che ogni gesto ha un preciso peso giuridico e morale. La responsabilità dell'intervento va ben oltre, quindi, la semplice esecuzione di un ordine amministrativo: si tratta di partecipare, in modo consapevole, a un atto che priva temporaneamente un individuo della propria libertà, e proprio per questo richiede una gestione ancor più armata di cautela, sensibilità e rispetto. L'evoluzione naturale vedrebbe gli operatori di Polizia diventare sempre più parte attiva di un sistema che evolve, dove una formazione specifica è più che necessaria, dove una partecipazione diretta a tavoli di lavoro con le autorità sanitarie e istituzionali è decisamente auspicata. La strada da percorrere, in attesa di maggiori sviluppi normativi, non sembra poter essere che questa, partendo dalla consapevolezza che dietro ad ogni intervento c'è una persona la cui storia non si esaurisce nel momento del ricovero. E, in fondo, la vera forza di chi indossa una divisa, qualsiasi essa sia, non risiede soltanto nelle istituzioni che rappresenta, ma nella capacità di esercitarla con preparazione, intelligenza critica e imprescindibile umanità.

Giovanni Dongiovanni

Comandante Polizia Locale di Monza

Federica Curcio

Vice Commissaria Polizia Locale Cassina de Pecchi

Consigli di lettura



Paolo Cognetti, *Le otto montagne*, Einaudi 2016



Alda Merini, *L'altra verità. Diario di una vita diversa*, Rizzoli 2007



Nadia Terranova, *Quello che so di te*, Guanda 2025

LE GRANDI IDEE NON DORMONO MAI

comunicazione | grandi eventi | digital marketing
produzioni video | lobbying | ufficio stampa strategico



PolMagazine

DRITTI AL PUNTO

L'autorevole rivista dedicata
alla Polizia Locale e alla Pubblica Amministrazione



SCANSIONA
IL QR CODE

Registrati sul sito pol-italia.it e scarica la rivista
in formato digitale per smartphone, tablet e PC.

Per la tua pubblicità su PolMagazine invia una email a marketing@lobepartners.it