

# PolMagazine

DRITTI AL PUNTO

**BUONE  
FESTE**

dalla redazione  
di PolMagazine

**REATI EDILIZI  
È MIO, MA NON NE RISPONDO**

PAG 24 | DONATO SANGIORGIO

**L'EREDITÀ  
DELLA PANDEMIA**

PAG 32 | PAOLO PECORELLA

**QUI COMANDO IO:  
BARI**

PAG 30 | a cura di STEFANIA FANFANI

**CODICE**  
*della* **STRADA**  
**COSA C'È DI NUOVO**

Pubblicità sui veicoli, trasporti eccezionali, attraversamenti pedonali...

# Accingersi!



Dopo l'ennesimo successo di POL Meeting, l'ottava edizione è stata celebrata a Cosenza il 28 e 29 ottobre 2021 alla presenza di sempre più numerosi iscritti, a conferma della professionalità degli organizzatori sia nella scelta dei temi e dei relatori, ma anche nella gestione dei servizi di ospitalità dei partecipanti, ci accingiamo a dare continuità significativa al nostro nuovo progetto editoriale. **PolMagazine è al suo secondo numero**, dopo la presentazione fatta in occasione del predetto convegno, e intende confermare la volontà di essere uno strumento in-formatore sulle materie proprie della Polizia Locale.

**"L'obiettivo su"** è dedicato alla mini riforma al **Codice della strada** intervenuta con il Decreto Legge 121/2021, convertito con modificazioni in legge 9 novembre 2021 n. 156, tra innovazioni, correttivi e le solite brutture del sistema normativo che non solo indeboliscono il valore prescrittivo, ma stimolano consequenzialmente ampi e dibattuti contenziosi nella fase applicativa.

Da un lato viene istituito il "permesso rosa" con il riconoscimento legale dei relativi stalli, da quasi vent'anni patrimonio assoluto di avanguardisti amministratori locali in evidente violazione di legge (come i tanti passaggi pedonali colorati, anche nello sfondo, che continuano a vedersi in molte città italiane), con un ridondante effetto sanzionatorio di difficile applicazione, dall'altro prevedendo precisazioni e inutili puntualizzazioni che rischiano di rendere inefficace la determinazione della violazione come nel caso del riformato art. 40 Cds, in cui si dispone che il conducente del veicolo, non solo deve fare attenzione in prossimità dei passaggi pedonali a dare precedenza a coloro che "hanno iniziato l'attraversamento" degli stessi (come disposto nell'originario comma 11 dell'art. 40), ma addirittura, trasformandosi in "mentalista", deve dare precedenza "ai pedoni che si accingono ad attraversare la strada": una vera e propria mostruosità normativa!

**"Accingersi"** è un verbo che vive solo come intransitivo pronominale (cioè nella forma 'accingersi'); come transitivo era sostanzialmente un sinonimo di 'cingere' o 'succingere'.

"Accingersi" significa prepararsi a fare qualcosa: mi accingo a risponderti, mi accingo a partire, mi accingo a sistemare il tetto. L'immagine etimologica da cui scaturisce questo significato è quella del soldato che, prendendo servizio, si lega la spada al fianco - ossia, se la cinge. Insomma, è ovvio, chi si cinga un'arma si prepari all'impresa. Da tanto deriva che l'accingersi è un prepararsi piuttosto solenne, quasi cerimonioso. Ci si dispone con cura al compimento di ciò che verrà. Chi si accinge a rispondere, lo vediamo mentre si assesta sulla sedia, recupera un foglio con degli appunti e si schiarisce la voce; chi si accinge a partire, lo vediamo mentre prepara lo zaino e si veste; chi si accinge a sistemare il tetto lo vediamo mentre organizza utensili, funi e tegole.

Orbene come fa l'attento conducente del veicolo, giunto in prossimità di un passaggio pedonale, a verificare che ci sia un pedone che "si accinge" ad attraversarlo? E quale sarebbe "l'azione solenne" dimostrativa da parte del pedone per far conoscere "erga omnes" che intenda attraversare la strada?

Se non ne avete abbastanza, andatevi a leggere il novellato comma 1 dell'art. 191 del Codice della strada laddove, in materia di precedenza rispetto agli attraversamenti pedonali, sostituisce la precedente allocuzione "pedoni che si accingono ad attraversare" gli attraversamenti pedonali, con i pedoni che "si trovano nelle immediate prossimità" degli stessi attraversamenti pedonali. Appare ovvio che chi abbia scritto l'art. 40 sia persona diversa dall'autore del revisionato primo comma dell'art. 191 e, in base a tale assenso, solo apparentemente più corretto rispetto al precedente, a un pedone basta fermarsi sul marciapiede in prossimità di un attraversamento pedonale per ricevere il rispetto della precedenza da parte dei sopraggiunti conducenti dei veicoli:

un evidente spiraglio di nuovi e interessanti contenziosi.

Nei primi anni di questo secolo ho avuto l'onore di partecipare quale tecnico riconosciuto nella commissione parlamentare di modifica al Codice della strada. In quella occasione proposi una azione correttiva all'intero Codice della strada mirante a far trionfare le regole della lingua italiana, evidenziando l'assenza totale dei congiuntivi nel decreto legislativo n. 285/92 sin dall'origine!

Come potete constatare ancora oggi, quel mio sussulto di italianità fu evidentemente inascoltato, perpetrando nel tempo la regola del diniego dei congiuntivi!

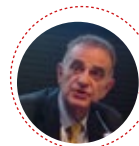
**Il "Qui comando io" è dedicato al corpo di Polizia Locale di un'altra città metropolitana, capoluogo della mia amata Puglia, Bari**, guidata magistralmente dal Generale Michele Palumbo, nato vigile, trasformatosi nel ruolo di Comandante prima di piccole e poi grandi città, sbarcato a Bari prima nel ruolo di Vice Comandante, e poi avveduto e moderno dirigente di un corpo che cresce professionalmente tra importanti iniziative

premiare in consessi nazionali.

**PolMagazine si completa con ulteriori approfondimenti in materia edilizia e ambientale e da singolari segnalazioni di attività particolari da molte parti di Italia.**

Con un semplice gioco sostitutivo di consonanti, vi consiglio pertanto di **"accingervi ad attingere"** ogni utile informazione dal nostro giornale, partecipando attivamente a migliorare il prodotto editoriale. Scriveteci e fateci sapere cosa vi piace o meno di PolMagazine, consigliando eventuali ulteriori suggerimenti per affinare e potenziare il nostro impegno per la realizzazione rispondente ai vostra desiderata.

Io nel frattempo "mi accingo", con tanto di spada al fianco, a riflettere sul mio futuro e contemporaneamente a preparare il prossimo numero, studiando, cercando, elaborando notizie e coordinando tutti i redattori sui temi di attualità!



di **Francesco DELVINO**

*Dirigente Comandante PM  
Cerignola (FG)*

labconsulenze.it  
pedonesicuro.eu

**PEDONE SICURO®**  
SISTEMA BREVETTATO  
PER L'ATTRAVERSAMENTO  
SICURO DEI PEDONI

# Sommario

## 03 / Editoriale

Accingersi

## 05 / Uno contro tutti

Informazione e formazione:  
le vostre domande, le risposte  
del nostro esperto

## 08 / Photostory

**Pol Meeting 2021**

**è stato un successo**

Due giorni di alta formazione  
a Cosenza



## 12 / Album di famiglia

**News**

Ultime novità dai Comandi  
in giro per l'Italia

## 16 / OBIETTIVO SU

**Novità del Codice della strada**

Nuove norme in vigore  
dal 10 novembre 2021

## / Norma\_Le

- 22 / *Street control con attenzione*
- 24 / *Reati edilizi:  
è mio ma non ne rispondo*
- 26 / *Di chi sono quei liquami?*

## 30 / Qui comando io

**Un anno di soddisfazioni**

Bilancio 2021 del Comando di Bari

## / Cds e dintorni

- 32 / *L'eredità della pandemia*
- 36 / *Alla prova la targa... prova*
- 40 / *Sfida per il futuro: il traffico pesante*



## 42 / Si...cura...mente

**Un soggetto con identità nazionale**

La Polizia Locale è presente in tutta  
Italia, ma non dipende da un unico  
ente

PolMagazine  
DIRITTI AL PUNTO

Direttore:

Francesco **DELVINO**

Art director:

Luigi **VIRCILLO**

Coordinatore redazionale:

Mario **BENCIVINNI**

Grafica e impaginazione:

Antonello **CALIPARI**, Anthony **PUCCI**

Hanno collaborato  
a questo numero:

Osvaldo **BUSI**, Fabio **DIMITA**, Stefania **FANFANI**,

Gianluca **FAZZOLARI**, Marco **MASSAVELLI**,

Paolo **PECORELLA**, Donato **SANGIORGIO**,

Marco Andrea **SENIGA**

Veronica **CATALANO**

[ufficiostampa@lobepartners.it](mailto:ufficiostampa@lobepartners.it)

Organizzazione:

Email Redazione:

**EDITORE**

**LOB&PARTNERS**

● Sede Legale

**ROMA**

Via Angelo Brunetti, 60

● Sede Operativa

**Settimo di Montalto Uffugo (CS)**

Via Trieste (Complesso Green Residence)

0984/1451557

[info@lobepartners.it](mailto:info@lobepartners.it)

**PUBBLICITÀ**

0984/1451557

[marketing@lobepartners.it](mailto:marketing@lobepartners.it)

**WEB E SOCIAL**

● [www.lobepartners.it](http://www.lobepartners.it)

● [@lobepartners](https://www.facebook.com/lobepartners)

● [@lobepartners](https://www.instagram.com/lobepartners)

Numero chiuso in redazione:

**NOVEMBRE 2021**

Registrazione Tribunale Cosenza n. 88/2021  
Periodicità mensile | n. 2 - Anno I

## ■ I dossi vanno bene?

*L'Amministrazione comunale per cui lavoro vorrebbe installare su strada dossi artificiali per ridurre la velocità su un tratto stradale dove la presenza dei pedoni è particolarmente rilevante. Vorrei sapere se tale soluzione è legittima e se devo rispettare particolari accorgimenti.*

*Email firmata*

**I** pochi elementi forniti non permettono allo scrivente di fornire una risposta dettagliata al quesito, in quanto sarebbe necessaria una istruttoria più approfondita delle correnti di traffico, delle caratteristiche geometriche della strada, nonché del luogo dove si intendono apporre i rialzamenti. Pertanto di seguito si indicano le linee generali in materia come vademecum operativo.

### **Materiali e disegni giusti**

I dossi di rallentamento della velocità sono disciplinati ai sensi dell'art. 179 del Regolamento di esecuzione e di attuazione. Tali opere

**“Spesso i rialzi sono eseguiti come misure episodiche puntuali, senza uno studio accorto”**

si configurano quale modifica del profilo longitudinale delle strade interessate. Non ci si può riferire strettamente a norme di segnaletica quanto a motivazioni tecniche, di opportunità o necessità che l'Ente proprietario della strada può e deve valutare. Tali opere possono essere eseguite utilizzando materiali idonei e garantendo, comunque, la percorribilità. La geometria deve garantire le necessarie minime condizioni di scavalco da parte delle normali autovetture, in particolare quelle con carenatura bassa, per cui si consiglia di valutare attentamente l'altezza del rialzo e la lunghezza delle rampe. Si osserva che spesso i rialzi sono eseguiti come misure episodiche puntuali, senza uno studio accorto sulla loro geometria, sui materiali con cui sono realizzati e soprattutto sul loro posizionamento.

Le misure di regolamentazione della circolazione nei centri abitati devono essere ispirate al





di accertati comportamenti pericolosi da parte dell'utenza motorizzata o di una storia pregressa di incidentalità, unita a una oggettiva difficoltà o impossibilità di conseguire migliore sicurezza con le consuete attività di controllo e repressione delle violazioni.

### La corretta analisi

Non devono essere trascurate opportune valutazioni tecnico-pratiche sui luoghi di impianto. È ovvio che il transito di un veicolo su un rialzo della piattaforma stradale indurrà necessariamente sobbalzi con vibrazioni anche nell'ambiente circostante, vibrazioni tanto più intense quanto maggiore è la massa dei veicoli ammessi a transitare. Se nelle immediate vicinanze ci sono edifici, occorre accertarsi che le vibrazioni non peggiorino la qualità della vita degli occupanti o addirittura danneggino le strutture o tamponature, per non incorrere in richieste di risarcimento. Allo stesso modo occorre preoccuparsi dello smaltimento delle acque di ristagno e, specie nelle località soggette a frequente innevamento, istruire gli addetti alla rimozione della neve circa la presenza dei rialzi per non danneggiare le macchine spazzaneve o distruggere gli stessi rialzi.

In ogni caso, si suggerisce di non installare i manufatti di cui trattasi in prossimità delle sedi di organi di Polizia o di istituzioni che operano anche in condizioni di emergenza, o lungo i consueti percorsi dei veicoli di trasporto pubblico o di emergenza al fine di non ostacolare o rallentare la loro attività.

criterio della migliore fluidificazione del traffico e, nel rispetto delle disposizioni dettate ai sensi dell'art 179 sopra citato, senza impedimenti sulla viabilità principale o di attraversamento, che interessa spostamenti su più lunghe distanze e a provvedimenti di gestione della sosta e di tutela delle utenze deboli (bambini, anziani, invalidi, ciclisti...) nelle isole ambientali, dove gli spostamenti sono per lo più pedonali o, comunque, su più brevi distanze. Non va trascurata, inoltre, l'eventualità che gli utenti della strada possano scegliere di conseguenza un diverso itinerario che potrebbe spostare il problema che si intende risolvere su strade contigue.

Viceversa, nelle strade interne le misure di mitigazione della velocità, tra cui anche i rialzi della piattaforma stradale, sono meglio tollerate e spesso condivise, proprio in virtù di un minore condizionamento sulla condotta di guida data la diversa natura dello spostamento. Naturalmente devono ricorrere le condizioni per la realizzazione di tali misure e cioè la effettiva necessità di tutelare una utenza debole, a fronte

Facciamo chiarezza

### Cosa prevede l'articolo 179 del Regolamento di esecuzione e attuazione del nuovo Cds

tipo	velocità	larghezza	altezza	rampa	pendenza
a	<50 km/h	>60cm	<3cm	20 cm	1:6,7
b	<40 km/h	>90cm	<5cm	30 cm	1:6,0
c	<30 km/h	>120cm	<7cm	40 cm	1:5,7

Velocità di riferimento (km/h)	Distanziamento fra i dossi (m)
10÷20	25<d<50
30	75
40	100
50	150

# ■ Regione o Provincia, a chi i proventi?

*Sono un agente di polizia stradale che effettua attività di controllo ex art. 142 su una strada regionale data in concessione alla Provincia. Vorrei sapere se sussiste l'obbligo di dover ripartire i proventi contravvenzionali con la Provincia anche se questa non risulta ente proprietario della strada e neppure più concessionaria della stessa, poiché l'ANAS è subentrata nella sua gestione.*

*Email firmata*

**L**a legge 120/2010 ha stabilito che per tutte le violazioni dei limiti di velocità accertate mediante l'impiego di autovelox e telelaser, i relativi proventi devono essere ripartiti in misura uguale fra l'ente dal quale dipende l'organo accertatore e l'ente proprietario della strada, restando comunque escluse tutte le strade in concessione. La norma in esame ha precisato che tale ripartizione non si applica alle strade date in concessione. Nel caso specifico il fatto che la Regione abbia dato in gestione la strada SS2 alla Provincia, con un atto di concessione o atto simile, non esclude il fatto che l'Amministrazione provinciale abbia avuto, per tale periodo, solamente compiti gestionali, assumendo una posizione giuridica non riferibile a quella di "proprietario della strada", condizione questa che avrebbe giustificato l'eventuale diritto alla ripartizione dei proventi contravvenzionali ex

art. 142 accertati da organi di polizia stradale appartenenti a enti diversi. Pertanto, alla luce delle considerazioni di diritto e alle ragioni di fatto suesposte, si ritiene non applicabile la ripartizione dei proventi nel periodo in cui la strada era gestita dalla Provincia. Tale assunto trova ulteriore applicazione anche per quanto concerne la condizione attuale che vede l'ANAS - ente concessionario delle strade statali - come attuale gestore del tratto stradale in questione.

Inviare i quesiti per la rubrica "Uno contro tutti" per email:

..... [ufficiostampa@lobepartners.it](mailto:ufficiostampa@lobepartners.it) .....

A richiesta, la domanda e la relativa risposta verranno pubblicate eliminando i riferimenti dello scrivente.



di **Fabio DIMITA**  
Direttore Amministrativo  
Ministero delle Infrastrutture

# PHOTO STORY



## Pol Meeting 2021, edizione grandi numeri

**D**ue giorni di incontri, seminari e workshop che hanno coinvolto 50 relatori d'eccezione, oltre 500 partecipanti, tre Università, autorevoli figure del mondo della Polizia Locale, professionalità di alto profilo e numerose importanti aziende del settore. È stato un successo "POL 2021 - VIII Meeting Nazionale della Polizia Locale", evento di formazione per la Polizia Locale e la Pubblica Amministrazione, che si è svolto il 28 e il 29 ottobre a Cosenza, nello splendido scenario del Teatro Rendano a Cosenza. In apertura sono stati consegnati i Premi POL2021 al merito ad alcune prestigiose personalità, tra cui Sergio De Caprio, Capitano Ultimo. Appuntamento a Roma per Pol Meeting 2022.



# PREMIO POL2021





**a.** Gianluigi **GRECO**, docente dell'Università della Calabria; **b.** Domenico **MADULI**, editore del network laC; **c.** Sergio **DE CAPRIO**, alias Capitano Ultimo; **d.** Fortunato **VARONE**, Protezione Civile Calabria; **e.** Luca **REALI**, responsabile IT del Gruppo laBconsulenze ritira il premio assegnato a Sisto **MILITO**, Usca di Cosenza; **f.** Domenico **MARTINO**, Comandante Polizia Locale di Gioia Tauro

## TAVOLE ROTONDE





**1. WE HAVE A DREAM.** Un modello organizzativo e gestionale per la Polizia Locale; **2.** Tavola rotonda in materia di polizia amministrativa e commerciale e sistema sanzionatorio amministrativo; **3.** Tavola rotonda in materia di polizia edilizia, polizia ambientale e polizia giudiziaria; **4.** Tavola rotonda in materia di gestione finanziaria e tecnologica al servizio della Polizia Locale; **5.** Tavola rotonda in materia di Codice della strada e infortunistica stradale; **6-7.** Workshop con il coinvolgimento di tre università e la partecipazione in presenza e in remoto di oltre 200 professionisti.

## WORKSHOP VISION TECH



# N

# ALBUM DI FAMIGLIA

# News

A cura di Stefania FANFANI

## TRASPORTO ORGANI, ATTIVITÀ VITALE

**N**el 2021, sino a oggi, sono già 19 le missioni portate a termine dal Nucleo Trasporto Organi del **Comando di Peschiera Borromeo**. In particolare per la vicinanza del Comando all'aeroporto di Linate, sovente gli organi provenienti dal sud Italia o anche da stati esteri vengono prelevati dall'aerostazione per essere consegnati ai nosocomi in attesa, anche più di uno a trasporto in base al numero di organi donati. Di particolare rilevanza le missioni con destinazione Ancona, Udine, Verona, Treviso, Genova, Brescia e Bergamo. L'equipaggio in missione richiede la scorta del personale di Polizia Locale del posto per raggiungere in modo veloce e sicuro il luogo di consegna. Il Nucleo "trova sempre nei colleghi e nelle centrali operative disponibilità e collaborazione per l'espletamento del servizio", spiega il **Vice Commissario Danilo Cilano**.

"Quest'ultimo aspetto valorizza e cementa ancor di più lo spirito di Corpo e collaborazione con le Polizie Locali dei vari territori a cui va tutto il nostro ringraziamento per l'aiuto prestato".

"L'idea di creare un Nucleo Trasporto Organi è del settembre del 2019. Sulla scorta dell'attività operativa del Comando di Polizia Locale di Abbiategrasso, il Comando di Peschiera Borromeo decide di intraprendere una nuova attività operativa in collaborazione con AREU - Agenzia regionale emergenze urgenze - per il trasporto di organi destinati al trapianto. In collaborazione con l'amministrazione si cercano aziende del territorio pronte a collaborare per la realizzazione del progetto e l'acquisto di una vettura idonea al servizio. Le risposte non tardano ad arrivare e due aziende finanziano l'acquisto di



una Mercedes classe C, 204 cv, veloce e affidabile per il servizio a cui sarà destinata. Dopo l'idoneo allestimento con livree d'istituto e un apposito vano per il trasporto dei campioni biologici e degli organi da trapiantare, viene sottoscritta la convenzione con AREU. A questo punto dieci operatori di Polizia Locale - il Comandante, tre ufficiali e un sovrintendente nel ruolo di capo equipaggio e cinque agenti nel ruolo di autisti - frequentano un corso organizzato dal Responsabile delle sezione Trapianti di AREU per l'istruzione operativa finalizzata all'espletamento del servizio. Tale servizio viene svolto su base volontaria senza alcun aggravio in termini di ore a carico dell'amministrazione. Gli equipaggi, una volta attivati, devono essere operativi entro 30 minuti per la missione assegnata. Nel gennaio 2020 il servizio diviene operativo e nonostante la crisi pandemica gli operatori di P.L. svolgono 14 missioni".

# COSÌ AUMENTA LA SICUREZZA PERCEPITA

**N**egli anni scorsi, la cittadinanza di **San Giuliano Milanese**, interpellata dall'Amministrazione comunale attraverso la citizen satisfaction, ha manifestato un forte senso di insicurezza. Il Corpo di Polizia Locale, a partire dal 2018, è stato riorganizzato per cercare di soddisfare il bisogno espresso dalla popolazione. Le tradizionali attività di pronto impiego e di controllo della circolazione stradale sono state assegnate all'Unità Operativa Radiomobile, quelle prettamente amministrative

(ufficio verbali, centrale...) all'U.O. Centrale Amministrativa, quelle afferenti alla polizia di prossimità (gestione esposti, controlli anagrafici...) e quelle di polizia urbanistica e commerciale all'U.O. di Polizia Amministrativa e Sociale. La logistica e la direzione del Comando sono state affidate all'U.O. Logistica e Direzione, il fulcro delle operazioni di sicurezza urbana è stato affidato all'omonima unità operativa (UOSU). L'azione armonica di tutte le unità del Corpo e gli interventi mirati dell'UOSU (con l'esecuzione di numerose attività anti-degrado) hanno fatto registrare un vistoso incremento della sicurezza percepita dai cittadini e una rilevante decrescita dei reati e dei fenomeni di insicurezza. Il Comando, inoltre, si è dotato di gabinetto scientifico per il fotosegnalamento delle persone indagate.

## STOP AD ANNI DI SOPRUSI

**L**a Polizia Locale di **Rozzano** ha eseguito un'ordinanza di custodia cautelare in carcere nei confronti di un pregiudicato italiano per maltrattamenti in famiglia e violenza sessuale. La compagna ha trovato il coraggio di denunciare l'uomo dopo anni di violenze fisiche e psicologiche. Una scelta difficile, che ha consentito agli investigatori della Polizia Locale,

coordinati dal **Comandante Samanta Zacconi** (nella foto), di avviare

una minuziosa indagine che ha permesso di ricostruire i fatti e trovare numerosi riscontri alla denuncia. L'uomo non si faceva scrupolo a usare violenza fisica, sia nei confronti della propria compagna, che dei loro tre figli minori. Le minacce erano all'ordine del giorno,

oltre a condotte persecutorie come pedinamenti e appostamenti fuori dal luogo di lavoro della denunciante. L'esito complessivo delle attività d'indagine ha consentito alla Procura della Repubblica di Milano di richiedere la misura della custodia cautelare in carcere, disposta poi dal Giudice per le indagini preliminari, ritenendola l'unica adeguata a fronteggiare la pericolosità dell'uomo, tra l'altro, già gravato da precedenti penali per reati contro la persona, ed essendo tale misura la più idonea per contenere il rischio di recidiva specifica. La parola fine è stata scritta, grazie al coraggio di una madre.



# ORDIGNO BELLICO, VIGILANZA DELLA POLIZIA LOCALE

**U**n residuo bellico, rinvenuto nei terreni che ospitavano un aeroporto militare tedesco della Seconda guerra mondiale in disuso, è stato fatto brillare dagli artificieri dell'Esercito a due giorni dal suo ritrovamento a **Villacidro**, in Sardegna. Un appassionato di cimeli lo aveva segnalato dopo che il metal detector aveva indicato la presenza di una grande massa ferrosa.

L'ordigno, una bomba tedesca di aereo da 500 chilogrammi (di cui 75 di esplosivo), completa di codolo ma priva di spoletta, ha reso necessaria una attività di vigilanza che si è protratta dal rinvenimento sino alla presa in carico da parte degli artificieri per il brillamento, e ha visto impegnati, gli uomini del Comando di Polizia Locale, diretti dal **Comandante Alessandro Corrias** (foto in basso), della Compagnia dei Carabinieri e della Compagnia Barracellare di Villacidro.

Al Comando della Polizia Locale di Villacidro da ottobre 2020, il Maggiore Alessandro Corrias è autore di diverse pubblicazioni in materia ambientale. Il Comando, composto da nove



unità, vede tutto il personale dotato di bodycam di ultima generazione capaci di interfacciarsi direttamente alla nuova centrale operativa e al sistema di comunicazioni radio appena approntato. Il personale, inoltre, ha ricevuto in dotazione individuale, nell'ultimo anno, tablet e relativa stampante per la gestione dei verbali di violazione alle norme del Cds, spray da difesa e quanto necessario per le attività operative. Il Comando è stato dotato di scudo da TSO, primo e forse unico esempio in Sardegna, e di caschi con paracolpo. Ciascuno dei tre veicoli ha in dotazione computer e stampante portatile per la definizione degli atti di competenza.

Il Comandante Corrias in virtù delle varie esperienze operative in teatri interessati da calamità naturali (terremoto dell'Emilia Romagna 2012, alluvione di Olbia 2013, terremoto del Centro Italia 2016/17), ha dotato la propria struttura di un ponte radio mobile e sta ultimando l'allestimento di un veicolo multifunzionale dotato di pannelli fotovoltaici e di ogni attrezzatura necessaria ad affrontare scenari di emergenza. Il veicolo (omologato e attrezzato per il trasporto di disabili), nell'ordinarietà, sarà utilizzato per favorire la massima prossimità: "L'esperienza del Covid, a causa del richiesto distanziamento sociale, ha allontanato le istituzioni dalla società civile. Con questo veicolo intendo mettermi personalmente a diretto contatto con i cittadini, sentirne le istanze e prodigarmi per trovare con loro ogni soluzione praticabile. È mia precisa volontà quella di portare il mio ufficio, una o due volte la settimana, nei quartieri dove è più marcato il disagio o dove è più necessaria la presenza della Pubblica Amministrazione e della Polizia Locale", ci ha detto il Comandante Corrias.



# OPERAZIONE ZODIACO AD ANZIO

**I**l Comando di Polizia Locale di Anzio, impegnato su più fronti, compresa la gestione dell'emergenza legata al Coronavirus, si è distinto in maniera particolare nella gestione dell'Operazione Zodiaco. Si tratta di un'attività di ripristino della legalità e del decoro urbano nel quartiere "Lo Zodiaco" in stato di degrado da diversi anni per gli enormi cumuli di rifiuti e per la presenza di palazzine fatiscenti e inagibili, oggetto di continue occupazioni abusive da parte di famiglie nomadi. L'operazione è iniziata nel 2020 con il sequestro di numerosi veicoli privi di assicurazione e in stato di abbandono ed è proseguita con un dettagliato censimento degli appartamenti e degli occupanti, e con la segnalazione ai servizi sociali della presenza di minori in condizioni di vita drammatiche. Quindi, è stata portata a termine, a ottobre 2021, dopo l'intervento della Prefettura e con l'ausilio delle Forze dell'ordine,

con lo sgombero di ben 32 appartamenti e con la rimozione di oltre 40 tonnellate di rifiuti. Il Corpo di Polizia Locale di Anzio, diretto dal **Dirigente Comandante Antonio Arancio**, è composto da 47 unità di cui 17 sottufficiali e 30 agenti.




## INFORMAZIONE PUBBLICITARIA

### Smart cities e videosorveglianza cittadina

**Il focus di Trans Audio Video sulle nuove frontiere della sicurezza urbana: la soluzione Selea per il controllo del territorio**

**Trans Audio Video** presenta **Selea**. Con oltre 15.000 telecamere OCR di lettura targhe sparse sul territorio italiano e oltre 1000 Comuni serviti, Selea rappresenta l'azienda leader nell'ambito della sicurezza urbana integrata e nella prevenzione e repressione dei reati oltre che nella sicurezza stradale. In particolare TARGA 850 è la telecamera più tecnologica del mercato con 10 funzioni di video analisi d'intelligenza artificiale gestite direttamente a bordo camera. Segnalazione di auto rubate, non assicurate, ricerca dei complici di reato, dei prestanomi, origine-destinazione, con ricerche intelligenti di marca, modello, colore, nazionalità e classe veicolo sono solo alcune delle analisi gestite dal software Selea CPS 4.0 aperto a qualsiasi telecamera e senza canoni, considerato oggi uno dei migliori software per le Polizie Locali.





# **CODICE DELLA STRADA COSA C'E DI NUOVO**

**PUBBLICITÀ SUI VEICOLI, TRASPORTI ECCEZIONALI,  
ATTRAVERSAMENTI PEDONALI E VIA DI QUESTO  
PASSO. ANALIZZIAMO LE DISPOSIZIONI IN VIGORE  
DAL 10 NOVEMBRE 2021**





La Legge 9 novembre 2021, n. 156, in vigore dal 10 novembre, ha introdotto tutta una serie di novità nel Codice della strada. Avevamo già scritto e analizzato alcune parti del Decreto legge 10 settembre 2021, n. 121, recante “Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali”, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 10 settembre 2021, n. 217. Come tutte le attività normative necessitate adottate dal Governo sotto la forma del decreto legge, anche il DL 121/2021 è stato presentato immediatamente alle Camere per la conversione in legge. I lavori in Commissione hanno comportato l’adozione di un più ampio disegno di legge, convertito nella Legge 9 novembre 2021, n. 156, in vigore dal 10 novembre. **Da un’attenta disamina della norma si possono mettere in rilievo le seguenti novità.**

### 1 Principio generale ispiratore del Codice della strada e definizioni

Viene riscritto il comma 1 dell’articolo 1 (Principi Generali), includendo nel motivo ispiratore, nell’elemento teleologico della norma, che **la sicurezza e la tutela della salute delle persone, e che la tutela dell’ambiente, nella circolazione stradale, rientrano tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato.** La novità rispetto alla precedente stesura è quella che si aggiungono i principi della tutela della salute delle persone e della tutela dell’ambiente come principi e obiettivi di tutela nell’ambito delle normative sulla circolazione stradale, con particolare attenzione alla mobilità sostenibile ed ecologica, come oramai già da qualche tempo il legislatore ha evidenziato nel Codice della strada, introducendo numerose norme rivolte alla mobilità sostenibile. Nelle definizioni stradali e del traffico, previste dall’articolo 3, Codice della strada, il termine “utente debole della strada” viene sostituito con il termine “utente vulnerabile della strada” e nell’elencazione viene inserito la figura di “persone con disabilità”.

### 2 Circolazione dei mezzi pesanti

Si mette mano all’articolo 10, Codice della strada, per quanto riguarda veicoli eccezionali e trasporti in condizione di eccezionalità soprattutto per le dimensioni, per il caso in cui il trasporto eseguito in tale condizione riguardi cose indivisibili, come, per esempio, grosse travi prefabbricate.

### 3 Atti vietati sulla strada

Viene inasprita la sanzione nel caso previsto dalla lettera i) comma 1 dell’articolo 15 consistente nel gettare dai veicoli in movimento qualunque cosa.

### 4 Pubblicità sui veicoli

Viene introdotta una novità importante nell’articolo 23, Codice della strada, prevedendo il divieto sulle strade e sui veicoli, di qualsiasi forma di pubblicità il cui contenuto ponga messaggi sessisti, violenti o stereotipi di genere offensivi, ovvero messaggi lesivi del rispetto della libertà individuale dei diritti civili e politici, del credo religioso o dell’appartenenza etnica o comunque discriminatori con riferimento all’orientamento sessuale, all’identità di genere e alle disabilità fisiche e psichiche. La verifica del contenuto delle predette pubblicità diventerà condizione per il rilascio dell’autorizzazione per l’installazione di impianti pubblicitari. **Ulteriore importante novità riguarda la pubblicità all’interno delle rotonde:** viene, infatti, introdotto il nuovo comma 7-bis, nell’articolo 23, che stabilisce una deroga al divieto di apposizione di pubblicità laddove questa possa ingenerare confusione con la segnaletica stradale o rendere difficile la comprensione o ridurre la visibilità, nel caso delle cosiddette sponsorizzazioni delle rotonde, a norma del T.U.E.L., Decreto legislativo 267/2000. In pratica, si dà la possibilità di installare al centro delle rotonde nelle quali vi è un’area verde, la cui manutenzione è affidata a titolo gratuito a società private o ad altri enti, un cartello indicante il nome dell’impresa o dell’ente affidatario del servizio di manutenzione del



verde. L'impianto dovrà essere fissato al suolo e di dimensioni non superiori a 40 cm per lato. L'installazione dei predetti impianti pubblicitari sarà comunque soggetta ad autorizzazione, secondo la previsione di cui al comma 4 dell'articolo 23. Viene modificato l'impianto sanzionatorio nel caso di impianti pubblicitari che violano le disposizioni del comma 4-bis come sopra descritto. In questo caso l'attività dell'organo accertatore e dell'ente proprietario della strada, in termini di rimozione immediata dell'impianto, prevederà una diffida all'autore della violazione di provvedere alla rimozione del predetto, in un termine ridotto a 5 giorni, e nei casi più gravi, la facoltà per il medesimo ente proprietario di **disporre l'immediata rimozione del mezzo pubblicitario offensivo o irregolare.**

## 5 Realizzazione e manutenzione degli attraversamenti stradali

L'articolo 25, Codice della strada, viene modificato per il caso in cui l'ente proprietario della strada debba autorizzare un attraversamento a livello sfalsato (quindi un sottopasso o un sovrappasso) sulla propria strada.

In caso di attraversamento a livelli sfalsati tra due strade appartenenti a enti diversi, ferma restando l'obbligatorietà della concessione, le strutture che realizzano l'opera d'arte principale del sottopasso o sovrappasso, comprese le barriere di sicurezza nei sovrappassi, sono di titolarità, ai fini della loro realizzazione e manutenzione anche straordinaria, dell'ente che rilascia la concessione qualora la strada interferita sia di tipo superiore.

## 6 Attraversamenti pedonali

Una nuova disciplina riguarda la segnaletica orizzontale, in corrispondenza degli attraversamenti pedonali, come disciplinati dall'articolo 40, Codice della strada. In particolare, viene rafforzata la tutela a favore del pedone, prevedendo che i veicoli debbano dare la precedenza ai pedoni non solo nel caso in cui abbiamo iniziato l'attraversamento ma anche quando si accingono ad attraversare la strada.

## 7 Caratteristiche per la circolazione di ciclomotori

Una novità importante è relativa soprattutto alle caratteristiche dei ciclomotori. Riguarda la modifica dell'articolo 52, Codice della strada, ai fini della configurazione degli stessi all'interno della propria categoria, con l'introduzione di caratteristiche minime relative ai ciclomotori che non sono dotati di motore termico, bensì elettrico. I ciclomotori sono veicoli a motore a due o tre ruote aventi motore di cilindrata non superiore a 50 cc, se termico o avente potenza non superiore a 4.000 watt, se ad alimentazione elettrica.

## 8 Uso del casco protettivo per i veicoli a due ruote

Parliamo dell'articolo 171, Codice della strada. La novità fondamentale è l'introduzione dello sdoppiamento della responsabilità del trasgressore. Il comma 2, ultimo capoverso passa da "Quando il mancato uso del casco riguarda un minore trasportato, della violazione risponde il conducente" a "Quando il mancato uso del casco riguarda un trasportato, della violazione risponde anche il conducente".

L'effetto della modifica è chiaro! L'applicazione della sanzione a carico del conducente per il mancato uso del casco da parte del trasportato opererà in tutti i casi e non solo quando il trasportato è un minore, e la responsabilità si inquadra in una responsabilità per trasgressione e non per solidarietà.

Andranno, quindi, compilati due verbali di accertamento della relativa violazione: uno nei confronti del trasportato per il mancato uso del casco protettivo; l'altro, nei confronti del condu-





cente del ciclomotore per aver circolato trasportando un passeggero, che non faceva uso del casco protettivo.

## **9 Foglio rosa**

Si mette mano anche all'articolo 122 in materia di titoli abilitanti all'esercitazione alla guida per conseguire le patenti. Viene colmato un vuoto normativo, riscrivendo il comma 3 dell'articolo 122.

**“È stato modificato  
l'articolo 122 in materia di titoli  
abilitanti all'esercitazione  
alla guida per conseguire  
le patenti. Viene così colmato  
un vuoto normativo”**

Agli aspiranti conducenti, autorizzati a esercitarsi per conseguire le patenti di categoria AM, A1, A2 e A, quando utilizzano veicoli nei quali non può prendere posto a fianco del conducente altra persona in funzione di istruttore, non si applicano le disposizioni del comma 2.

Questa previsione sta a significare che in tutti i casi di esercitazione per il conseguimento delle patenti di tipo A, non è obbligatoria la presenza al fianco dell'aspirante di una persona con funzione di istruttore di età non superiore a 65 anni e munita di patente valida per la stessa categoria conseguita da almeno 10 anni ovvero di categoria superiore.

L'autorizzazione a esercitarsi alla guida per il conseguimento della patente non avrà più validità 6 mesi, bensì 12.

Conseguentemente alla modifica dei commi 3, 5 e 6 dell'articolo 122 viene riscritta anche la previsione sanzionatoria contenuta nel comma 8.

## **10 Decurtazione dei punti dalla patente di guida (art. 126 bis)**

È disposta la digitalizzazione della comunicazione della decurtazione dei punti agli interessati da parte dell'Anagrafe nazionale degli abilitati alla guida (ANAG), che non avverrà più in modalità cartacea ma tramite il portale dell'automobilista.

[www.ilportaledellautomobilista.gov.it](http://www.ilportaledellautomobilista.gov.it)

# LE NOVITÀ PIU IMPORTANTI PER GLI OPERATORI DI POLIZIA STRADALE

## MISURA CAUTELARE DEL SEQUESTRO E SANZIONE ACCESSORIA DELLA CONFISCA AMMINISTRATIVA (ART. 213, CODICE DELLA STRADA)

**È** aggiunta una precisazione al comma 5, relativamente all'obbligo di rendere edotto l'avente diritto, che non avesse assunto la custodia del veicolo, già sottoposto a sequestro amministrativo, della possibilità di farlo nei successivi 5 giorni dal deposito del veicoli presso il "custode acquirente" previo pagamento dei relativi oneri di recupero e di custodia e che diversamente in caso di inottemperanza il veicolo sarà alienato o rotamato. Nel caso di veicoli sequestrati in assenza dell'autore della violazione, per i quali non sia stato possibile rintracciare il proprietario o altro obbligato in solido, e affidati a un "custode-acquirente", il verbale di contestazione, unitamente a quello di sequestro amministrativo recante l'avviso ad assumerne la custodia, è notificato senza ritardo dall'organo di polizia che ha eseguito la misura cautelare. L'organo di polizia dovrà dare comunicazione del deposito del veicolo presso il "custode-acquirente" mediante pubblicazione di apposito avviso nell'albo pretorio del Comune

ove è avvenuto l'accertamento della violazione. Qualora, per comprovate difficoltà oggettive, non sia stato possibile eseguire la notifica e il veicolo risulti ancora affidato a un "custode-acquirente", la notifica si ha per eseguita nel trentesimo giorno successivo a quello di pubblicazione della comunicazione di deposito del veicolo nell'albo pretorio del Comune ove è avvenuto l'accertamento della violazione.

È posta a carico dell'organo di polizia procedente la comunicazione del provvedimento con il quale è disposto il sequestro amministrativo del veicolo ai competenti uffici del Dipartimento per la mobilità sostenibile (MCTC) per l'annotazione al PRA. In caso di dissequestro, il medesimo organo di polizia provvederà alla comunicazione per la cancellazione dell'annotazione nell'Archivio nazionale dei veicoli e al PRA.

### Rendicontazione dei proventi sanzionatori (articolo 142, comma 12-quater, Codice della strada)

È introdotta l'obbligatorietà da parte degli enti locali di pubblicare nella sezione "amministrazione trasparente" la relazione di rendicontazione sul corretto utilizzo dei proventi sanzionatori derivanti dagli accertamenti in materia di eccesso di velocità, entro 30 giorni dalla trasmissione al ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile e al ministero dell'Interno. Si rammenta che la relazione deve essere trasmessa entro il 31 maggio di ciascun anno. A decorrere dal 1° luglio 2022, il ministero dell'Interno, entro 60 giorni dalla ricezione, pubblica in apposita sezione del proprio sito internet istituzionale le relazioni pervenute.

### Controllo elettronico delle infrazioni stradali ai "passaggi a livello" (articolo 147, Codice della strada)

Altra novità interessante introdotta è la facoltà data ai gestori dell'infrastruttura ferroviaria di installare, in prossimità dei passaggi a livello, apparecchiature appositamente omologate dal ministero delle Infrastrutture, aventi lo scopo di accertare eventuali violazioni a norme di compor-



tamento degli utenti della strada nella approssimarsi al passaggio a livello, soprattutto nelle situazioni in cui:

- a. siano chiuse o stiano per chiudersi le barriere o le semibarriere;
- b. siano in movimento di apertura le semibarriere;
- c. siano in funzione i dispositivi di segnalazione luminosa o acustica previsti dall'art. 44, comma 2 e dal regolamento, di cui al comma 3 dello stesso articolo;
- d. siano in funzione i mezzi sostitutivi delle barriere o semibarriere previsti dal medesimo articolo.

### **Obbligo di esibizione dei documenti di guida e di circolazione (articolo 180, Codice della strada)**

Importante modifica è quella relativa al disposto dell'articolo 180, comma 8. Si stabilisce che l'invito a presentarsi per esibire documenti relativi alla circolazione di un veicolo, non si applica nel caso in cui l'esistenza e la validità della documentazione richiesta possano essere accertate tramite la semplice consultazione di banche dati o di archivi pubblici, oppure gestiti da amministrazioni dello Stato accessibili da parte degli organi di polizia stradale, a eccezione delle ipotesi in cui l'accesso a tali banche di dati o archivi pubblici non sia tecnicamente possibile al momento della contestazione.

### **Riserve di stalli di sosta e divieti di sosta e fermata**

Le modifiche apportate all'articolo 7, Codice della strada, non hanno visto novità in sede di conversione del decreto legge n. 121/2021, e quindi, nulla è cambiato rispetto a quanto già previsto. L'articolo 158, Codice della strada, ha introdotto il divieto di sosta e fermata:

h-bis) negli spazi riservati alla fermata e alla sosta dei veicoli elettrici;

h-ter) negli spazi riservati alla ricarica dei veicoli elettrici. Tale divieto è previsto anche per i veicoli elettrici che non effettuano l'operazione di ricarica o che permangono nello spazio di ricarica oltre un'ora dopo il completamento della fase di ricarica. Tale limite temporale non trova applicazione dalle ore 23 alle ore 7, a eccezione dei punti di ricarica di potenza elevata di cui all'articolo 2, comma 1, lettera e), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257.



### **Uso del cellulare alla guida**

L'articolo 173, Codice della strada, sanziona, com'è noto, l'uso di apparecchi radiotelefonici durante la marcia. Ora, risulta finalmente stabilito che il divieto vale anche per l'uso di smartphone, computer portatili, notebook, tablet e dispositivi analoghi che comportino, anche solo temporaneamente, l'allontanamento delle mani dal volante.

### **Donne in stato di gravidanza e genitori**

In sede di conversione del Decreto legge n. 121/2021 nulla è variato nelle modifiche dell'articolo 188, Codice della strada, e nel testo del nuovo articolo 188-bis, che disciplina la sosta dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni.



di Dott. **Marco MASSAVELLI**

Comandante Polizia Locale  
Susa (TO)



# STREET CONTROL CON ATTENZIONE

## POSSIBILI SOLUZIONI OPERATIVE ALLA LUCE DELLA RECENTE SENTENZA N. 29595/2021 DELLA CORTE DI CASSAZIONE SUGLI SCOUT SPEED

**L**a Cassazione, con l'ordinanza 29595, depositata il 22 ottobre 2021, ha stabilito che l'obbligo di presegnalare e rendere visibili i controlli di velocità vale anche per i misuratori di velocità Scout Speed montati su veicoli e in grado di effettuare rilevazioni quando il mezzo è in movimento. La suprema Corte ha, dunque, interpretato in maniera estensiva l'articolo 142, comma 6-bis del Codice della strada che, come è noto, richiama gli obblighi di presegnalamento e visibilità sopra citati. È opinione della Corte che il Decreto interministeriale del 15 agosto 2007 - emanato come strumento di regolamentazione delle disposizioni dettate dal D.L. 117/2007 e convertito con legge 168/2007 - nel prevedere tra le possibili modalità di segnalazione non solo i classici cartelli e i pannelli a messaggio variabile, ma anche "dispositivi di segnalazione luminosi installati su veicoli", intendesse prevedere che quest'ultima modalità fosse applicabile anche ai controlli di velocità da veicoli in movimento e non solo alle situazioni classiche di pattuglie ferme a bordo strada.

### Cosa cambia

Fino a oggi l'obbligo del presegnalamento e della visibilità della postazione, secondo il Decreto interministeriale citato, non trovava applicazione

per l'attività di accertamento ex art. 142 del Codice della strada in modalità definita "dinamica" ovvero "a inseguimento", in quanto i due ministeri firmatari hanno sempre inteso che le disposizioni del comma 6-bis riguardassero "le postazioni di controllo", espressione a cui i ministeri hanno sempre attribuito un significato "statico". Tra l'altro, la medesima previsione è stata confermata dal D.M. 13/6/2017, n. 282 del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (oggi ministero delle Infrastrutture e delle mobilità sostenibili): all'art. 7.3 dell'allegato 1 dispone che "nessuna preventiva segnalazione è prevista per i dispositivi di rilevamento della velocità installati a bordo di veicoli per la misura della velocità anche a inseguimento".

La Suprema Corte ha argomentato che il disposto dell'art. 142, comma 6 bis Cds prevede un obbligo di preventiva segnalazione di carattere generale, riferito a tutte le postazioni di controllo sulla rete stradale e che le modalità di impiego stabilite, prima dall'art. 3 del D.M. 15 agosto 2007 e ora dall'art. 7.3. dell'allegato 1 del D.M. 13/6/2017, n. 282, non possono derogare, in quanto introdotte con una fonte normativa subordinata, all'obbligo di preventiva segnalazione sancito da fonte normativa avente rango legislativo. Inoltre, il tribunale ha evidenziato come, stante la finalità della disposizione che impone di

dare preventiva informazione agli automobilisti dell'installazione dei dispositivi tecnici di controllo, onde orientarne la condotta di guida e preavvertirli del possibile accertamento, sarebbe irragionevole un eventuale trattamento diverso a seconda degli strumenti "fissi" o "in movimento" utilizzati per il rilevamento della velocità a fini sanzionatori.

### Non bastano i decreti attuativi

La Corte ha inteso interpretare il comma 6-bis per affermare che esso, avendo il rango di legge, non può essere derogato da decreti attuativi. Avrebbe potuto esserlo se avesse contenuto elementi che rimandassero l'aspetto applicativo all'emanazione di un decreto di secondo livello, condizione che il legislatore non ha inserito. Ciò posto, la previsione attuativa rimessa al decreto ministeriale delle modalità di impiego delle postazioni di controllo della velocità e delle modalità di segnalazione delle stesse, opera nell'ambito del generale obbligo di segnalazione preventiva e ben visibile previsto dalla sopra trascritta disposizione del Codice della strada. Quest'ultima, secondo la Corte, in quanto legge ordinaria dello Stato, è fonte di rango superiore e non può essere derogata da una di rango inferiore e secondario come quella emanata con il decreto ministeriale, sicché ove si manifesti un contrasto fra le previsioni della legge e quelle del decreto ministeriale, è quest'ultimo che cede, dovendo essere disapplicato dal giudice ordinario.

**Quanto sostenuto, a mio parere, non appare del tutto corretto.** Difatti, l'art. 6-bis citato riporta che "Le postazioni di controllo sulla rete stradale per il rilevamento della velocità devono essere preventivamente segnalate e ben visibili, ricorrendo all'impiego di cartelli o di dispositivi di segnalazione luminosi, conformemente alle norme stabilite nel regolamento di esecuzione del presente codice. Le modalità di impiego sono stabilite con decreto del ministro dei Trasporti, di concerto con il ministro dell'Interno". **Pertanto, la norma primaria ha di fatto e di diritto rimandato a una norma regolamentare "l'attuazione delle modalità di impiego" dei dispositivi.**

Inoltre, la Suprema Corte fa confusione sui termini di "presegnalamento" e "visibilità" della postazione di controllo, quasi a voler unificare i due concetti, quando invece, da una attenta lettura della normativa vigente, sono due aspetti completamente diversi nell'ambito operativo.

Va evidenziato, poi, come la Corte nel pronunciarsi non fosse a conoscenza delle criticità legate agli aspetti operativi su strada. La Circolare del Ministero dell'Interno n. 300/A/1786/18/144/5/20/3 del 6 marzo 2018, avente per oggetto il corretto utilizzo del dispositivo "Scout Speed", ad esempio, ha aperto alla possibilità di installare il medesimo

dispositivo di controllo per la velocità in movimento anche su una autovettura a uso privato concessa in comodato d'uso all'organo accertatore dalla società che fornisce l'apparecchiatura, in quanto tale veicolo risulta inscindibilmente legato per ragioni di funzionalità e taratura. In tal caso, però, il veicolo in questione non può essere dotato di una barra luminosa ovvero del lampeggiante blu al fine di rendere visibile la "postazione di controllo", se così si può definire, in quanto le dotazioni previste dall'art. 177 del Codice della strada non possono essere installate su un veicolo privato. Al di là di quelle che sono le considerazioni di fatto e di diritto suesposte, rimane il problema di come rendere legittima la procedura di controllo effettuata con lo Scout Speed in modalità definita "dinamica" ovvero "a inseguimento", tenuto conto che tale funzionalità gli è stata riconosciuta da un decreto di omologazione ministeriale.

È mio parere che, al fine di assicurare un'informazione all'utenza anche quando viene effettuata l'attività di rilevamento in modalità dinamica, alla luce degli obblighi attualmente previsti e in attesa di nuove indicazioni fornite dal ministero dell'Interno, **l'assolvimento del concetto giuridico della "visibilità" è possibile con la sola apposizione delle insegne di istituto su veicoli adibiti a servizio di polizia stradale dell'organo di controllo** dotati del dispositivo a bordo, per il tempo necessario alle sole attività di accertamento.

Un'altra soluzione applicabile potrebbe essere quella di locare o dare in comodato d'uso gratuito, con regolare contratto, le autovetture delle società di servizi con a bordo il dispositivo di controllo, in modo tale da consentire alle Amministrazioni locatarie di immatricolare tali vetture a uso di polizia stradale e consentire alle stesse di installare i dispositivi di cui all'art. 177 sopra citato. **Per assolvere all'obbligo giuridico del presegnalamento, invece, è sufficiente l'utilizzo della segnaletica** secondo le modalità previste dal Decreto interministeriale 15 agosto 2007 da apporre nelle tratte stradali oggetto del controllo e nelle intersezioni presenti nelle medesime tratte.



di **Fabio DIMITA**  
Direttore Amministrativo  
Ministero delle Infrastrutture

*\*Pur assicurando ogni massima attenzione nella stesura dei contenuti del presente articolo non si risponde di eventuali danni causati dal loro uso. Inoltre, si specifica che la presente elaborazione giuridico-normativa riflette esclusivamente le opinioni dello scrivente e non impegna in nessun modo il ministero di cui sono dipendente.*

# REATI EDILIZI È MIO, MA NON NE RISPONDO

I LIMITI DELLA RESPONSABILITÀ DEL PROPRIETARIO  
NON COMMITTENTE DELLE OPERE ABUSIVE.  
LA NUOVA E "VELOCE" DISPOSIZIONE  
PROCESSUALE NELLA IDENTIFICAZIONE  
DELLE PERSONE INDAGATE

Il Codice civile italiano del 1942 non definisce il diritto di proprietà. Indica solo i poteri del proprietario di godere e di disporre della "res" e gli pone limiti/vincoli in generale, anche in materia edilizia, urbanistica in particolare, in relazione all'obbligo di osservare le prescrizioni degli strumenti urbanistici previsti dalla legge, comprimendo così il significato di proprietà e non ponendolo come un diritto assoluto.

**In tema di proprietà discende la possibilità di prevedere a carico del proprietario, le**

**conseguenze del suo comportamento legittimo o illegittimo.**

In tema di reati edilizi interviene il Tribunale di Lecce - Sezione II Penale con la sentenza 30 settembre 2020. Il caso è quello di un proprietario del terreno dove erano in corso di costruzione opere edilizie senza alcun titolo abilitativo in violazione dell'art. 44 co. 1 lett. c) D.P.R. n. 380 del 2001. Ebbene, **la prova della responsabilità del proprietario non committente delle opere abusive non può essere desunta esclusivamente dalla piena disponibilità giuridica e di fatto del suolo** e dall'interesse specifico a edificare la nuova costruzione, ma necessita di ulteriori elementi, sintomatici della sua compartecipazione,



**LAVORI  
IN  
CORSO**



anche morale, alla realizzazione del manufatto, quali la presentazione della domanda di condono edilizio, i rapporti di parentela o affinità tra esecutore materiale dell'opera e proprietario, la presenza di quest'ultimo "in loco" e lo svolgimento di attività di vigilanza nell'esecuzione dei lavori o il regime patrimoniale dei coniugi.

### Una circostanza particolare

Nell'attività di indagine, la polizia giudiziaria ha accertato presso il catasto il soggetto proprietario del terreno, deferendolo all'Autorità giudiziaria. Durante il processo è emerso che il proprietario del terreno era residente in altra città, molto lontano dal terreno dove erano in corso i lavori edili senza alcun titolo abilitativo. Lo stesso era del tutto estraneo ai fatti illeciti in quanto i lavori edili erano stati commissionati da altro soggetto. Quest'ultimo aveva comprato il terreno, donandolo al parente proprietario imputato nel procedimento in esame. Il Tribunale riteneva, quindi, di dover assolvere il proprietario "imputato" dai reati a lui ascritti per non aver commesso il fatto.

Acclarata giurisprudenza ha affermato che la responsabilità del proprietario non committente non può essere oggettivamente dedotta dal diritto sul bene, né può essere configurata come responsabilità omissiva per difetto di vigilanza, attesa applicabilità 40 c. 2, Codice penale, ma dev'essere dedotta da indizi ulteriori rispetto all'interesse insito nel diritto di proprietà, idonei a sostenere la sua compartecipazione, anche morale, al reato.

L'art. 29, D.P.R. n. 380 del 2001, individuando la figura del "committente" e del "costruttore dei lavori" (oltre a quelle del titolare del permesso di costruire, quando rilasciato e del direttore dei lavori, quando nominato), predilige situazioni fattuali che ampliano la sfera delle responsabilità a chiunque si sia inserito, anche solo di fatto, nella realizzazione dei lavori, al di là e oltre qualifiche o rapporti formali secondo cui il committente ben può identificarsi in colui che ha la materiale disponibilità del bene oggetto dell'intervento abusivo, anche senza esserne il proprietario o senza avere con lo stesso un rapporto giuridicamente qualificato. Quindi nessun soggetto, compreso il proprietario, ha il dovere di intervenire per evitare l'evento, nel caso in cui a edificare abusivamente sia stata altra persona.

### Il caso degli apolidi

Ad aumentare il lavoro della polizia giudiziaria anche in materia di abusivismo edilizio, è la Legge 27 settembre 2021 n. 134 per la parte in vigore dal 19 ottobre 2021. L'art. 2, commi dal n. 7 al n. 10, Legge 134/2021, modifica gli artt. 66, 349, 431 c.p.p. e 110 disp. att. cpp per quanto riguarda una categoria di persone come gli apolidi, persone



delle quali è ignota la cittadinanza, cittadini di uno Stato non appartenente all'Unione europea, cittadini dell'Unione europea privi del codice fiscale, cittadini dell'Unione europea attualmente o in passato titolari anche della cittadinanza di uno stato non appartenente all'Unione europea.

Per le persone sopra elencate e sottoposte a procedimento penale destinato a essere iscritto nel casellario giudiziale il comma 8 della Legge 134/2021 integra l'esistente art. 349 comma 2 del c.p.p. volto ad assicurare una più compiuta identificazione, da parte della polizia giudiziaria, della persona nei cui confronti vengono svolte le indagini. L'articolo 349 comma 2 novellato, dispone che la polizia giudiziaria trasmetta al pubblico ministero copia del cartellino fotodattiloscopico e comunichi il codice univoco identificativo della persona nei cui confronti sono svolte le indagini.

Ogni giorno diventa sempre più importante la collaborazione di tutte le Polizie a Ordinamento statale con quelle di Polizia Locale.



di **Donato SANGIORGIO**

Comandante di Polizia Locale  
Riccia (CB)



# DI CHI SONO QUEI LIQUAMI?

**ATTIVITÀ DI MANUTENZIONE DEI FANGHI DELLE FOSSE SETTICHE, FOSSE IMOFH E BAGNI MOBILI. LO SPURGHISTA DIVENTA IL PRODUTTORE DEI RIFIUTI**

**L** art.35, comma 1, lett. e-bis) della legge 29 luglio 2021 n. 108, che ha convertito con modificazioni il D.L. n.77/2021 (cosiddetto Decreto semplificazioni bis) nel riscrivere il nuovo comma 5 dell'art. 230 del D.Lgs. n.152 del 2006 ha stabilito che, nella gestione documentale, i fanghi delle fosse settiche devono essere equiparati ai rifiuti provenienti dalla pulizia delle fognature. In passato quando l'autospurghista effettuava la pulizia manutentiva di fognature, doveva qualificarsi come "produttore" e i rifiuti venivano identificati con il codice C.E.R. 20.03.06, mentre quando effettuava

lo **spurgo di pozzi neri, di fosse IMOFH o di bagni mobili**, doveva qualificarsi come "**trasportatore di rifiuti prodotti da terzi**" e identificare i rifiuti col **codice C.E.R. 20.03.04**, indicando nel formulario di identificazione del rifiuto il **produttore reale** anche se trattavasi di abitazione privata. Il D.lgs 152/06 aveva attribuito la responsabilità della produzione al produttore reale e non allo spurghista. Oggi, alla luce della riscrittura del comma 5, il soggetto che effettua lo spurgo **di pozzi neri, di fosse IMOFH o di bagni mobili**, cosiddetto **spurgoista**, diventa il produttore dei rifiuti.

## COM'È CAMBIATO L'ART. 230 COMMA 5

### Precedente art. 230 comma 5

I rifiuti provenienti dalle attività di pulizia manutentiva delle reti fognarie di qualsiasi tipologia, sia pubbliche che asservite ad edifici privati, si considerano prodotti dal soggetto che svolge l'attività di pulizia manutentiva. Tali rifiuti potranno essere conferiti direttamente ad impianti di smaltimento o recupero o, in alternativa, raggruppati temporaneamente presso la sede o unità locale del soggetto che svolge l'attività di pulizia manutentiva. I soggetti che svolgono attività di pulizia manutentiva delle reti fognarie aderiscono al sistema SISTRI ai sensi dell'articolo dell'art. 188-ter, comma 1, lettera f). Il soggetto che svolge attività di pulizia manutentiva è comunque tenuto all'iscrizione all'Albo dei gestori ambientali, prevista dall'articolo 212, comma 5, per lo svolgimento delle attività di raccolta e trasporto di rifiuti.



### Attuale art. 230 comma 5

I rifiuti provenienti dalle attività di pulizia manutentiva delle reti fognarie di qualsiasi tipologia, sia pubbliche che asservite ad edifici privati, compresi le fosse settiche e manufatti analoghi nonché i sistemi individuali di cui all'articolo 100, comma 3, e i bagni mobili, si considerano prodotti dal soggetto che svolge l'attività di pulizia manutentiva. La raccolta e il trasporto sono accompagnati da un unico documento di trasporto per automezzo e percorso di raccolta, il cui modello è adottato con deliberazione dell'Albo nazionale gestori ambientali entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione. Tali rifiuti possono essere conferiti direttamente a impianti di smaltimento o di recupero o, in alternativa, essere raggruppati temporaneamente presso la sede o unità locale del soggetto che svolge l'attività di pulizia manutentiva, nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 183, comma 1, lettera bb). Il soggetto che svolge l'attività di pulizia manutentiva è comunque tenuto all'iscrizione all'Albo nazionale gestori ambientali, ai sensi dell'articolo 212, comma 5, del presente decreto, per lo svolgimento delle attività di raccolta e di trasporto di rifiuti, e all'iscrizione all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi di cui all'articolo 1 della legge 6 giugno 1974, n. 298.

attività di raccolta e di trasporto di rifiuti, e sia **all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto di terzi** di cui all' articolo 1 della legge 6 giugno 1974, n. 298.

Le due tipologie di rifiuti provenienti dall'attività di manutenzione oggi, alla luce delle novità introdotte dal D.Lgs. n.116/2020, sono classificati all'art.184, comma 3, punto g), dal 1° gennaio 2021, come rifiuti speciali non pericolosi. La novella contenuta nel comma 5, modificando la classificazione delle fosse settiche, facendole rientrare nel novero dei rifiuti speciali, favorisce l'uniformità su tutto il territorio nazionale, superando la disomogeneità precedente.

I rifiuti derivanti da pulizia manutentiva delle fognature sono identificati con il codice C.E.R. 20.03.06 (rifiuti della pulizia delle fognature).

I rifiuti prelevati dai pozzi neri, fosse IMOFH e bagni mobili, sono identificati con il codice C.E.R. 20.03.04 (fanghi delle fosse settiche).

I due codici non sono cumulativi ma alternativi o si interviene sulla pulizia manutentiva delle fognature o su pozzi neri, fosse IMOFH e bagni mobili. Il nuovo comma 5 rispetto alla precedente versione prevede che colui che effettua l'attività di pulizia manutentiva deve essere **iscritto** sia **all'Albo nazionale gestori ambientali**, ai sensi dell'articolo 212, comma 5, per lo svolgimento delle atti-

### Documento di trasporto

Spesso questo servizio, espletato da soggetti terzi per la pulizia manutentiva di impianti o reti di edifici privati o pubblici, per bagni chimici, era effettuato da imprese di semplice manutenzione, che utilizzavano mezzi conto proprio senza molte garanzie, realizzando un servizio in favore di soggetti terzi dietro corrispettivo, servizio certamente non uguale a quello fornito da imprese iscritte sia all'Albo gestori che a quello degli autotrasportatori di cose conto terzi.

“In passato quando l'autospurghista effettuava la pulizia manutentiva di fognature, doveva qualificarsi come produttore”

**“Tali rifiuti possono anche essere raggruppati temporaneamente presso un locale del soggetto che svolge la manutenzione”**

La raccolta e il trasporto dei rifiuti provenienti dalle attività di pulizia manutentiva delle reti fognarie di qualsiasi tipologia, sia pubbliche che asservite a edifici privati, compresi le fosse settiche e manufatti analoghi nonché i sistemi individuali di cui all'articolo 100, comma 3, e i bagni mobili, deve essere accompagnata da **un unico documento di trasporto per automezzo e percorso di raccolta**, il cui modello è adottato con deliberazione dell'Albo nazionale gestori ambientali entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione (termine abbondantemente scaduto).

Questo Documento unico, oltre a rappresentare un'agevolazione documentale rispetto al passato, costituisce una novità nel settore del trasporto dei rifiuti essendo, probabilmente, un unico documento che sarà utilizzato dal trasportatore sia per movimentare questa tipologia di rifiuti alla

sede legale del produttore e per poi trasportarlo al successivo impianto. In entrambe le casistiche il trasportatore deve essere iscritto all'A.N.G.A. in modalità ordinaria categoria 4, in quanto siamo in presenza rifiuti speciali. Per quanto riguarda la tenuta del registro cronologico di carico e scarico l'art.190 del D.Lgs. n.152/06 impone al trasportatore professionale quale è e continua a essere questo produttore che deve essere iscritto alla categoria 4 dell'A.N.G.A., pertanto quest'ultimo è obbligato alla tenuta del registro in qualità di trasportatore iscritto all'Albo in categoria 4 e non in categoria 2 bis, cosa che avrebbe l'obbligo di tenuta del registro cronologico.

Altra novità introdotta dalla riscrittura del comma 5, **è la possibilità, per le imprese del settore, di usufruire del deposito temporaneo** dei rifiuti raccolti al pari degli altri rifiuti da manutenzione. Difatti, “tali rifiuti possono essere conferiti direttamente a impianti di smaltimento o di recupero o, in alternativa, essere raggruppati temporaneamente presso la sede o unità locale del soggetto che svolge l'attività di pulizia manutentiva, nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 183, comma 1, lettera bb)”. Obiettivo della novella è quello di **ottimizzare i trasporti verso gli impianti di smaltimento**, sfruttando la disciplina **del deposito temporaneo presso l'unità locale** del soggetto che svolge l'attività di pulizia manutentiva.



di **Osvaldo BUSI**

*Dirigente Comandante PM  
Castellammare del Golfo (TP)*



IL VERO MIRACOLO  
NON È CAMMINARE SULLE ACQUE  
MA CAMMINARE SULLA TERRA,  
FARLO BENE, FARLO INSIEME.



**SCHEDA DEL COMANDO | BARI**

Comandante: Dott. Michele PALUMBO  
 Nuclei operativi: Reparti di viabilità stradale, Polizia Giudiziaria, Reparto Annonario, Uffici Direzionali, Sala operativa, Protezione Civile  
 Ufficiali e agenti: 530  
 Abitanti città: 324.198 circa (dato Istat)



una città portuale, maestosamente affacciata sul Mar Adriatico. Il capoluogo della Puglia non è la città più estesa della regione. Il cuore pulsante è situato nella Bari Vecchia, che racchiude scenari storici e tradizioni che attirano gran parte del turismo. È proprio qui che si trova il Castello. Il centro storico è come un diamante incastonato nel più prezioso degli anelli. Il patrono della città è San Nicola. Le reliquie del santo sono custodite nella basilica, mentre la tomba è situata sotto l'altare maggiore della Cripta.

In occasione della XXXVIII assemblea annuale dell'AnCI "Rinascere l'Italia. I Comuni al centro della nuova stagione", che si è tenuta alla Fiera di Parma, dedicata tra l'altro al confronto tra i Comuni d'Italia in materia di digitalizzazione e innovazione, la Polizia Locale di Bari è stata insignita del Premio nazionale AnCI 2020 per la **migliore operazione di Polizia Giudiziaria per l'indagine "Vintage" contro gli svuota cantine abusivi** (nella foto).

Nell'ambito del convegno, inoltre, alla presenza del Capo Dipartimento della Protezione Civile, Fabrizio Curcio, la P.L. Bari ha ricevuto il riconoscimento "Colonne Mobili di Protezione Civile" per aver costituito, in tempi record, un nucleo di pronto impiego di Protezione Civile (composto da agenti/ufficiali di Polizia Locale e da personale tecnico/amministrativo comunale)

# UN ANNO DI SODDISFAZIONI

**LA POLIZIA LOCALE DI BARI È STATA INSIGNITA DEL PREMIO NAZIONALE ANCI 2020 PER LA MIGLIORE OPERAZIONE DI POLIZIA GIUDIZIARIA**

appositamente formato e addestrato dall'Ufficio Studi e Formazione del Corpo già istituito nel 2018. Nel corso della tre giorni parmense, infatti, si è svolta l'esercitazione di Protezione civile della "Colonna mobile degli enti locali", organizzata da Anci in raccordo con il Dipartimento Nazionale della Protezione Civile. L'iniziativa ha coinvolto i nuclei di Protezione civile di nove dei 14 Comuni capoluogo di Città metropolitane (Bari, Bologna, Catania, Firenze, Genova, Milano, Roma, Torino e Venezia), simulando interventi volti a garantire la continuità amministrativa degli enti coinvolti in calamità naturali. È stata la prima colonna mobile, operante nel Servizio Nazionale di Protezione Civile e complementare alle colonne mobili delle Regioni, che prescinde da attività di soccorso e assistenza alla popolazione. La colonna mobile degli enti locali, infatti, sarà operativa nelle emergenze nazionali per assicurare la continuità amministrativa delle strutture territoriali.

"Un riconoscimento importante - ha commentato il Generale Michele Palumbo (nella foto piccola), Comandante della Polizia Locale di Bari che ha ritirato il premio a Parma - a conferma della professionalità e competenza del nostro Corpo, che desideriamo condividere con tutti i nostri operatori sempre attenti alla gestione delle problematiche cittadine ed al passo con le novità legislative".

### Eccellenza e affidabilità

Il Corpo di Polizia Locale è strutturato all'interno della Ripartizione Polizia Municipale e Protezione Civile. L'organizzazione della Ripartizione e, in seno a essa, del Corpo di Polizia Locale, ispirata a criteri di funzionalità, efficacia, efficienza ed economicità dell'attività amministrativa è rappresentata dall'organigramma in figura.

Le competenze e le funzioni sono individuate nel Regolamento sull'organizzazione degli uffici e dei servizi del Comune di Bari, al fine di garantirne la



funzionalità e la rispondenza agli obiettivi prefissati. La Polizia Locale di Bari conta su squadre qualificate per offrire un servizio adeguato alle svariate esigenze della città. Mezzi e uomini specializzati per soddisfare le richieste dei cittadini e delle istituzioni. I processi e servizi sono della migliore qualità, la carriera è la migliore garanzia dell'eccellenza e affidabilità. Grazie ai fondi della sicurezza urbana erogati dal ministero dell'Interno ai capoluoghi delle città metropolitane, sono state implementate le dotazioni strumentali e veicolari per favorire le prospettive di crescita professionale, esercitando le funzioni previste nell'ambito del territorio e in relazione alle materie di competenza dell'ente di appartenenza o delegate dalla Regione, tra cui polizia stradale, annonaria e amministrativa locale; polizia commerciale e tutela del consumatore; polizia giudiziaria, tributaria e ambientale; vigilanza sulla integrità e conservazione dei beni demaniali e del patrimonio pubblico.

I risultati ottenuti sono il frutto dell'attività di prevenzione e di repressione svolto anche nel periodo emergenziale con opportuni piani pandemici attivati secondo le esigenze e le direttive governative. L'organizzazione dei servizi e la successiva informatizzazione delle fasi di accertamento ed elaborazione delle infrazioni al Codice della strada, hanno consentito una rivalutazione delle risorse umane, in linea con gli obiettivi di razionalizzazione dei procedimenti.



a cura di  
**Stefania FANFANI**  
Polizia Locale  
Ugento (LE)



# L'EREDITÀ DELLA PANDEMIA

**PREZIOSO IL RUOLO SVOLTO DALLA POLIZIA LOCALE  
IN QUESTO LUNGO PERIODO DI EMERGENZA  
SANITARIA. VERA FORZA DI PROSSIMITÀ,  
CHE COLLEGA ISTITUZIONI E CITTADINI**



Stiamo affrontando, ormai da molti mesi, l'onda lunga" della pandemia da Covid-19, sia dal punto di vista personale sia dal punto di vista professionale. Il 2020 è stato un vero banco di prova per la Polizia Locale, che si è dimostrata ancora una volta il trait d'union tra le istituzioni locali e i cittadini. Un lavoro, silenzioso e costante, che ha evitato, anche in presenza di tensioni sociali che stavano pericolosamente emergendo, di raggiungere

estremizzazioni, cercando in più di un'occasione di "rammagliare" un tessuto sociale e urbano in crisi.

## **Chi perde, chi vince**

La crisi pandemica ha rappresentato anche un'occasione nuova per riprogrammare le attività produttive. Termini come smart-working ed e-commerce, fino a qualche anno fa solo per pochi addetti ai lavori, oggi sono divenuti parte



del lessico quotidiano. La crisi economica dovuta al Covid-19 ha fatto crollare il Pil in maniera a dir poco preoccupante, ma nello stesso tempo ha rappresentato per alcuni settori economici un volano capace di far incrementare il fatturato a due cifre. Uno di questi settori in grande espansione è l'e-commerce, ovvero l'insieme delle attività di vendita e acquisto di prodotti effettuato tramite Internet.

Durante l'isolamento forzato in casa, **ha rappresentato uno dei principali sistemi per effettuare l'acquisto dei beni di prima necessità** e non solo. Tra i **settori trainanti in crescita**, spicca il food&grocery, che ha registrato un incremento del 56%, seguito a ruota dall'arredamento (+30%) e da altri settori, come il mercato farmaceutico, quello del benessere e della bellezza e anche i beni legati a sport&fitness.

I settori che nel periodo pre-Covid avevano già consolidato la loro presenza nell'e-commerce, hanno proseguito la loro crescita anche durante la pandemia, ma la media di mercato è minore rispetto ai comparti emergenti. Parliamo, per esempio, del comparto **informatica ed elettronica di consumo** che è cresciuto del 18% (valore di 6 miliardi di euro), dell'**abbigliamento** che nei primi mesi del 2020 è cresciuto del 21% e dell'**editoria** con +16%.

Si tratta, insomma, di **un mercato enorme e in costante crescita a doppia cifra**, anno dopo anno: dal 2019 al 2020 è cresciuto del 26%, ben 4,7 miliardi di euro. Il solo **mobile commerce** è cresciuto **addirittura del 42%**. Da questi dati di confronto, considerando l'ottimo risultato generale dell'e-commerce che ha registrato un'impennata nel 2020 (come detto, +26% rispetto al 2019) e valutando il trend di crescita della prima parte del 2021, gli analisti concordano nell'affermare che il famoso "rimbalzo" del Pil sarà sicuramente originato, per una buona percentuale, proprio dall'incremento dell'e-commerce.

### Nuovi, vecchi problemi

Il 2020 è stato un anno di profondi cambiamenti nel settore. Gli ordini online sono aumentati esponenzialmente e il traffico urbano è diminuito a causa della mobilità ridotta e dei vari lockdown, contribuendo così a rendere **l'ultimo miglio** (ovvero la tranche terminale del trasporto, quella che prevede l'utilizzo di veicoli più piccoli per la consegna al cliente finale) più scorrevole (vedi tabella riassuntiva dei volumi trasportati). Con il graduale ritorno alla normalità, la congestione del traffico è tornata a essere un problema molto serio, in particolar modo nelle città, che appaiono in alcuni casi "disabitate" ai livelli di traffico veicolare pre-pandemia. In aggiunta, bisogna affrontare la difficoltà di limitare il contatto fisico con il

consumatore per evitare il contagio. Mentre nel 2020 le analisi dei flussi veicolari e di traffico non hanno mostrato grosse criticità, nel 2021 le aziende hanno dovuto affrontare una riprogrammazione quasi totale della logistica per garantire un ultimo miglio più rapido e flessibile. Una soluzione molto diffusa, ideata negli States, è rappresentata dai magazzini micro-fulfillment, ovvero degli impianti logistici di piccole dimensioni situati nelle aree urbane per tenere il prodotto più vicino al consumatore finale. Questa analisi prettamente economica nasconde, purtroppo, anche una serie di "distorsioni" che sono emerse e stanno continuando a emergere, principalmente legate agli aspetti della logistica, agli aspetti sociali e alla carenza di idonei controlli. Le imprese di logistica, soprattutto quelle più grandi, hanno risposto all'aumento delle commesse legate all'e-commerce in maniera soddisfacente. Altrettanto, purtroppo, non è stato riscontrato dalle strutture più piccole (quelle più coinvolte nel cosiddetto ultimo miglio), che non hanno avuto la stessa velocità nell'adeguarsi alle nuove richieste. Complice la difficoltà di reperire sul mercato del lavoro personale qualificato, abbinata alla mancanza di un parco automezzi idoneo al trasporto di merci alimentari e in regime Atp, si è assistito a una





sorta di “arte dell’arrangiarsi” da parte di piccoli artigiani, alcune cooperative e soprattutto a uno stuolo di abusivi. Veicoli vetusti e in pessime condizioni di sicurezza, che grazie alle deroghe sulle scadenze delle revisioni sono stati resuscitati, veicoli in conto proprio utilizzati in conto terzi, veicoli senza Atp utilizzati nel trasporto di derrate alimentari soggette a temperature controllate, autisti senza contratto e senza garanzie sociali (alcuni in cassa integrazione o percipienti il reddito di cittadinanza). Il tutto sfruttando l’inevitabile assenza di controlli da parte degli organi preposti. Le stime sono poche e non molto dettagliate ma si ritiene che un buon 20% dei volumi siano relativi a forme di abusivismo.

### Impegno per il ritorno alla normalità

L’analisi dei dati relativi ai controlli su strada effettuati personalmente nel periodo marzo 2020-giugno 2021 sono eloquenti, a parità di numeri di controlli effettuati: violazioni relative a inefficienze dei dispositivi obbligatori (art. 79 Cds) +34%; destinazione d’uso diversa (art. 82 Cds) +57%; eccesso ponderale (art. 167 Cds) +81%; violazioni relative ai tempi di guida, riposi, interruzioni (Reg. Ce 561/2006, Reg. Ue 164/2014 - art. 174 Cds) +35%; mancanza documento attestante il rapporto di lavoro nel conto terzi (art. 12 comma 5, Dlg 286/2005) + 44%; violazioni relative al trasporto di alimenti (Reg. Ce 852/2004 - Dlg 110/1992) +41%; violazioni relative al trasporto dei rifiuti (Dlgs 152/2006 T.U.A.) +21%.

Ovviamente, non è un campione statistico significativo. I dati raccolti sono relativi a due Comandi di due regioni diverse (Toscana e Umbria), ma sono pur sempre, nella loro esiguità, un indicatore del progressivo aumento di infrazioni legate al trasporto professionale su strada e credo debbano essere tenuti in considerazione per il prossimo futuro. Questa situazione legata all’emergenza sta, in un certo qual modo, divenendo patologica, investendo anche altri settori economici (per esempio, la ristorazione e l’industria manifatturiera), ma anche alcuni settori specifici dell’autotrasporto, come il soccorso stradale e il trasporto di rifiuti da parte di artigiani e piccole aziende operanti in ambito locale, che in passato mostravano tassi di abusivismo trascurabili. I prossimi mesi richiederanno un duro impegno da parte del personale delle Polizie Locali che dovranno affrontare un ritorno alla normalità pieno di incognite. Un ritorno alla normalità che passerà dal ripristino delle condizioni pre-pandemia (far ridurre le occupazioni agli esercenti non sarà affatto facile, così come far tornare a pagare alcune tasse o imposte), attraverso un controllo capillare del rispetto delle norme finalizzato a reprimere fenomeni che rischiano di compromettere, nel medio e lungo termine, il flusso dei fondi europei. Solo la professionalità, la preparazione e la lungimiranza degli operatori potranno “arginare” questa particolare congiuntura socio-economica prima ancora che sanitaria, garantendo un futuro migliore del presente a noi e ai nostri figli.

**“I prossimi mesi richiederanno un duro impegno della Polizia Locale che dovrà affrontare un ritorno alla normalità pieno di incognite”**



di **Paolo PECORELLA**

Comandante PL  
Castiglione del Lago (PG)

# DATI PER TONNELLATE TRASPORTATE

A = entro 50 km (cosiddetto last mile, ultimo miglio)

B = oltre 50 Km

C = TOTALE

	A	B	C
Prodotti dell'agricoltura, della caccia e della silvicoltura, pesci ed altri prodotti della pesca	17°693°364	44°575°685	62°269°049
Carboni fossili e ligniti, petrolio greggio e gas naturale	3°499°222	10°167°801	13°667°023
Minerali metalliferi ed altri prodotti delle miniere e delle cave, torba, uranio e torio	111°869°456	40°978 999	152°848°455
Prodotti alimentari, bevande e tabacchi	31°839°051	94°313°094	126°152°145
Prodotti dell'industria tessile e dell'industria dell'abbigliamento, cuoio e prodotti in cuoio	2°300°841	5°500°426	7°801°267
Legno e prodotti in legno e sughero (esclusi i mobili), articoli di paglia e materiali da intreccio, pasta da carta, carta e prodotti di carta, stampati e supporti registrati	15°607°388	26°295°146	41°902°534
Coke e prodotti petroliferi raffinati	11°622°077	33°401°075	45°023°151
Prodotti chimici e fibre sintetiche e artificiali, articoli in gomma e in materie plastiche, combustibili nucleari	9°158°520	28°085°383	37°243°903
Altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	66°773°669	52°284°045	119°057°714
Metalli, manufatti in metallo, escluse le macchine e gli apparecchi meccanici	18°913°852	54°950°843	73°864°695
Macchine ed apparecchi meccanici n.c.a., macchine per ufficio, elaboratori e sistemi informatici, macchine ed apparecchi elettrici n.c.a., apparecchi radiotelevisivi e apparecchiature per le comunicazioni, apparecchi medicali, apparecchi di precisione e strumenti ottici, orologi	3°344°493	7°035°195	10°379°688
Mezzi di trasporto	7°654°439	8°219°788	15°874°227
Mobili, altri manufatti n.c.a.	4°330°815	5°559°128	9°889°943
Materie prime secondarie, rifiuti urbani e altri rifiuti	60°214°777	54°677°412	114°892°189
Posta, pacchi	1°869°494	13°743°130	15°612°624
Attrezzature e materiali utilizzati nel trasporto di merci	4°952°689	10°768°673	15°721°362
Merci trasportate nell'ambito di traslochi (uffici e abitazioni), bagagli e articoli viaggianti come bagaglio accompagnato, autoveicoli trasportati per riparazione, altre merci non destinabili alla vendita n.c.a.	329°269	575°338	904°608
Merci raggruppate: merci di vario tipo trasportate insieme	11°382°504	49°419°879	60°802°384
Merci non individuabili: merci che per un qualunque motivo non possono essere individuate e quindi non possono essere attribuite ai gruppi 01-16	10°643°323	21°868°828	32°512°151
Altre merci n.c.a.	5°910°504	16°552°944	22°463°448
Tutte le voci	399°909°748	578°972°812	978°882°560
<b>Priorità nell'ultimo miglio</b>			

(Fonte Istat 2019)



# ALLA PROVA LA "NUOVA" TARGA... PROVA

COME SI È EVOLUTO IL REGIME DELLA CIRCOLAZIONE  
DI PROVA ALL'INDOMANI DEL D.L. 121/2021  
CONVERTITO, CON MODIFICAZIONI,  
IN LEGGE 9 NOVEMBRE 2021, N. 156, IN VIGORE  
DAL 10 NOVEMBRE 2021



Sul tema dell'autorizzazione alla circolazione di prova ho incentrato il mio intervento nella tavola rotonda che si è tenuta innanzi alla nutrita platea presente nella splendida cornice del Teatro Rendano di Cosenza, nell'ambito di Pol Meeting 2021. Nel solco di quell'intervento, risalente allo scorso 29 ottobre, attraverso le pagine della rivista *PolMagazine*, giovane ma già autorevole testata con cui mi onoro di collaborare, riprendo il bandolo della matassa per vedere cosa è successo nel frattempo.

## Chiarezza interpretativa

Attraverso l'articolo 1, comma 3, del D.L. 121/2021, vigente dall'11 settembre 2021, e quindi oggetto di conversione in legge 9 novembre 2021, n. 156 (G.U. n. 267 del 09.11.2021), l'esecutivo, ricorrendo dapprima alla legislazione d'urgenza, è intervenuto sulla questione afferente la circolazione di prova, ponendo in via definitiva la parola fine al disallineamento interpretativo innestatosi dal 30 marzo 2018 tra le articolazioni centrali del dicastero dell'interno e quello che all'epoca conoscevamo

come ministero delle Infrastrutture e trasporti. Scevro dal voler speculare sul passato con inutili e inopportune critiche verso i ministeri interessati, per necessaria storiografia non ci si può esimere dal rammentare a noi tutti ciò che è accaduto dal 30 marzo 2018 data in cui, anche sulla scorta di pronunce della Corte di Cassazione nel rispondere a un quesito formulato dalla prefettura di Arezzo, il dicastero dell'Interno partecipava la sua interpretazione applicativa circa l'uso dell'autorizzazione alla circolazione di prova. Un indirizzo assolutamente legittimo nel contesto letterale circa il contenuto dell'articolo 1 del D.P.R. 24 novembre 2001, n. 474, ma che, oltre a ingenerare incertezze negli operatori economici e disorientare gli operatori di Polizia stradale, ci faceva assistere a una vera e propria levata di scudi da parte delle associazioni di categoria del settore automotive, da sempre orientate sulle prassi consolidate e solidamente supportate dal dicastero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili.

La marcia indietro innestata dal dicastero dell'Interno con la circolare del 30 maggio 2018, attraverso la quale veniva indicato agli organi preposti al controllo di "evitare ogni azione sanzionatoria nei confronti di chi opera secondo la prassi consolidata che consentiva l'utilizzazione di targhe prova anche su veicoli già immatricolati ma sprovvisti di copertura assicurativa", ha poi contribuito all'innescarsi delle teorie più fantasiose tra gli operatori di Polizia stradale, tanto che in molti blog "professionali" c'è stata la rincorsa a chi la sparava più grossa. Tutto ciò accadeva in uno scenario in cui a quanto pare, il Consiglio di Stato - adito dai dicasteri interessati - invece di intervenire in punto di diritto per dipanare la matassa e fornire un contributo univoco e chiarificatore, rimaneva inerme affacciato sul davanzale del "diritto".

## Quali novità

A questo punto della storia, dopo tanto scrivere del passato, veniamo all'oggi e vediamo in cosa consistono le novità, o pseudo tali, e come si è evoluta la disciplina della targa prova.

In buona sostanza, già dallo scorso 11 settembre - data di entrata in vigore del D.L. 121/2021 oggetto di conversione -, riguardo il regime in circolazione di prova le "innovazioni" più significative introdotte dall'articolo 1, comma 3, abbracciano i seguenti aspetti:

"L'autorizzazione alla circolazione di prova può essere utilizzata per la circolazione su strada anche dei veicoli già muniti della carta di circolazione di cui agli articoli 93, 110 e 114 o del certificato di circolazione di cui all'articolo 97, anche in deroga agli obblighi previsti dall'articolo 80 del Codice della strada, qualora detti veicoli circolino su strada per

esigenze connesse a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento".

Il primo periodo del comma in commento risolve la questione interpretativa dell'articolo 1 del D.P.R. 24 novembre 2001, n. 474, per cui, lo ribadiamo, **anche i veicoli già immatricolati possono essere muniti di targa prova**, sicché in vigore del D.L. 121/2021, così per come convertito in legge, i giustizialisti o i giustizieri è bene che se ne facciano una ragione, ora e per sempre!

## Immatricolati in deroga

Altro aspetto, peraltro di non poco conto, quello concernente la circolazione in regime di prova dei veicoli già immatricolati in deroga agli obblighi previsti dall'articolo 80 del Codice della strada, misura che molti addetti ai lavori ritengono essere una forzatura. Tuttavia, la neonata disposizione non ha come fine ultimo quello di consentire di porre in circolazione dei rottami; ciò nella misura in cui non appare questo lo scopo della novella che, a sommosso avviso di chi scrive, consente agli operatori del settore economico dell'automotive di movimentare i veicoli in loro disponibilità a patto di restare nell'alveo del perimetro delineato dalle esigenze connesse a prove tecniche, sperimentali o costruttive, dimostrazioni o trasferimenti, anche per ragioni di vendita o di allestimento. Sul punto in questione riferito alla deroga appena illustrata, rammento a me stesso la circostanza afferente la vigenza e l'applicabilità - in quanto mai abrogati - degli articoli 72 e 79 del Codice stradale nazionale, per i quali non vedo limiti nel ricorrere



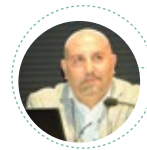
all'irrogazione del rispettivo profilo sanzionatorio derivante dal caso concreto rilevabile in sede di controllo stradale, in ordine alla mancanza e/o all'inefficienza dei dispositivi di equipaggiamento del veicolo già immatricolato, munito di targa prova, e non sottoposto al prescritto controllo tecnico periodico. Peraltro, non dimentichi l'operatore di polizia della mobilità, che secondo l'articolo 192, comma 3 punto 2, Codice della strada, gli ufficiali e agenti ai quali spetta l'espletamento dei servizi di polizia stradale, quando siano in uniforme o muniti dell'apposito segnale distintivo, possono "ordinare di non proseguire la marcia al conducente di un veicolo, qualora i dispositivi di segnalazione visiva e di illuminazione o i pneumatici presentino difetti o irregolarità tali da determinare grave pericolo per la propria e altrui sicurezza, tenuto anche conto delle condizioni atmosferiche o della strada".

Il secondo e terzo capoverso del comma in commento sono dedicati, rispettivamente, ai temi della copertura assicurativa e del risarcimento dei danni causati dai veicoli in circolazione di prova, che testualmente recitano:

"Ai fini della circolazione di cui al primo periodo, resta comunque fermo l'obbligo di copertura assicurativa da parte del titolare dell'autorizzazione alla circolazione di prova, ai sensi delle vigenti disposizioni in materia di responsabilità civile verso terzi. Dei danni cagionati dal veicolo in circolazione di prova, anche se munito della carta o del certificato di circolazione, risponde, ove ne ricorrano i presupposti, l'assicuratore dell'autorizzazione alla circolazione di prova".

In chiusura il comma 4 dell'articolo 1 del D.L. 121/2021, nel rinviare a data da destinarsi l'adozione di ulteriori provvedimenti legislativi, il cui termine

ultimo potrebbe aggirarsi intorno al 5 febbraio 2022, prevede che entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, si provvederà "all'aggiornamento del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 2001, n. 474, anche al fine di stabilire le condizioni e il numero massimo di autorizzazioni alla circolazione di prova rilasciabili ad ogni titolare in ragione del tipo di attività esercitata e del numero di addetti". Riguardo quest'ultimo aspetto della miniriforma che afferisce al regime dell'autorizzazione alla circolazione di prova, all'atto dell'invio alla stampa nulla sappiamo riferirvi circa le determinazioni che intenderà assumere il legislatore tuttavia, se è vero che il criterio posto alla base per il rilascio del titolo da parte degli Uffici Motorizzazione Civile sarà da ricercare in base alla tipologia dell'attività economica ed al numero degli addetti, non si assisterà più a situazioni in cui il numero di autorizzazioni sia superiore a quello della effettiva forza lavoro impiegata. Per il momento "alea iacta est", la decisione è presa! Non ci resta che attendere l'aggiornamento del D.P.R. 474/2021 e vedere cosa effettivamente uscirà dal cilindro...



di **Gianluca FAZZOLARI\***

*Sostituto Commissario della Polizia di Stato specializzato in controllo documentale, tecniche investigative e servizi di polizia stradale*

*\* Pur garantendo la massima affidabilità riguardo al contenuto di quanto precede, l'autore non risponde dei danni derivanti dall'uso dei dati e delle notizie ivi contenute. Quanto precede rispecchia esclusivamente l'interpretazione dell'autore, e non impegna in modo alcuno l'Amministrazione dello Stato da cui dipende.*

## NORME E APPROFONDIMENTI

Principali riferimenti normativi	Bibliografia
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Legge 9 novembre 2021, n. 156</li> <li>- D.L. 10 settembre 2021, n. 121</li> <li>- Cass. Sez. III Civ. Sent. 17665 del 25.08.2020</li> <li>- A.C. 1365 del 14 novembre 2018</li> <li>- Circ. 300/A/4341/18/105/20/3 del 30 maggio 2018</li> <li>- Circ. MIT n. 12978 del 30 maggio 2018</li> <li>- Nota 300/A/2689/18/105/20/3 del 30 marzo 2018</li> <li>- Cass. Sez. II Civ. Sent. 16310 del 04.08.2016</li> <li>- Trib. Vicenza Sez. Civ. Sez. II Sent del 22.02.2016</li> <li>- Cass. Sez. VI Civ. Sent. 26074 del 20.11.2013</li> <li>- Circ. MIT prot. n. 4699/M363 del 4 febbraio 2004</li> <li>- D.P.R. 24 novembre 2001, n. 474</li> <li>- D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, e s.m.i.</li> <li>- D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285, e s.m.i.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- R. Chianca G. Fazzolari, "Targa prova. Ossia quando il diritto della circolazione è solo un'opinione", La Polizia Locale n. 2 - 3/2020</li> <li>- R. Chianca G. Fazzolari, "La circolazione in regime di prova dei veicoli con targa estera", Crocevia n. 4/2019</li> <li>- R. Chianca G. Fazzolari, "Targhe di prova estere", il Centauro n. 184/2015</li> <li>- G. Fazzolari, "Circolazione e controllo dei veicoli con targa prova", Crocevia n. 3/2015</li> <li>- G. Fazzolari, "La circolazione dei veicoli con targa prova", ASAPS 2004</li> </ul>



# Kria

Sistemi di riconoscimento basati su tecnologie di acquisizione e riconoscimento automatico delle immagini.



# SFIDA PER IL FUTURO

TRAFFICO PESANTE, SICUREZZA  
DELLE INFRASTRUTTURE E AMBIENTE.  
LA POLIZIA LOCALE È IN PRIMA LINEA





l'impatto del traffico pesante sulle infrastrutture stradali e sull'ambiente è un aspetto trascurato. Non perché sia considerato un problema marginale, quanto piuttosto per una sottovalutazione del rischio.

### Casi eclatanti

Negli anni passati si è affrontato l'argomento solo a seguito di incidenti di una certa importanza, ma terminato il clamore mediatico, si è tornati alla "routine" quotidiana.

Da un'analisi molto particolareggiata dei vari episodi - partendo dal crollo del viadotto di Annone in Brianza sotto il peso di un carico eccezionale, al bus turistico incastratosi sotto un ponte a Roma per finire con l'esplosione della cisterna di Gpl dell'agosto 2018 vicino Bologna - ovvero gli eventi più eclatanti, emerge un unico comune denominatore: la sottovalutazione del rischio.

In effetti, pochissimi comuni si sono dotati di uno studio finalizzato al completo censimento dei sottopassi, molti meno si sono dotati di un piano per il transito in area urbana di merci pericolose in regime ADR, quasi nessuno ha provveduto a trasmettere ai principali gestori di mappe per navigatori i limiti ponderali o di sagoma di tutte le strade di propria competenza, ancora meno hanno una mappatura dell'inquinamento atmosferico dovuta al traffico pesante. Chiaramente, se a queste carenze si aggiunge un'assenza di controlli, la sicurezza stradale, con buona pace del Legislatore, diventa un miraggio.

### Ci sono anche altre responsabilità

Parallelamente a questi fenomeni, nei quali la responsabilità è riconducibile agli enti proprietari delle strutture, occorre riconoscere le responsabilità di alcuni autotrasportatori che, con comportamenti borderline, compromettono la sicurezza stradale prima ancora che delle infrastrutture e dell'ambiente.

**“La Polizia Locale ha la necessità di adeguarsi alle nuove sfide a tutela delle infrastrutture e dell'ambiente”**



Il sovraccarico, ad esempio, è una delle cause principali del deterioramento della sede stradale in ragione delle pressioni per centimetro quadrato e nel caso di pioggia, della fessurazione dell'asfalto e del successivo sgretolamento (senza tralasciare la modifica dell'assetto e dell'effetto della frenata del veicolo).

La scelta di violare i divieti esistenti solo per comodità e risparmio, magari nell'inconsapevolezza del rischio e l'utilizzo di emulatori atti a ingannare le centraline Ad Blue, dispositivi elettronici acquistabili online a poche decine di euro, che permettono di non utilizzare l'additivo Ad Blue con un risparmio che arriva a oltre 1.000 euro l'anno per ciascun mezzo, ma che di contro fa sì che un veicolo Euro 5 emetta allo scarico percentuali di Ossidi di azoto elevatissime. Ebbene, questi esempi, apparentemente disgiunti, rappresentano in realtà un ottimo spunto di analisi sulla necessità di corretta formazione del personale operante su strada che può, attraverso la conoscenza del territorio, fornire supporto per i piani di analisi delle infrastrutture ed essere un potenziale fattore dissuasivo verso l'inosservanza delle norme.

### Situazioni da gestire

La Polizia Locale ha la necessità di adeguarsi alle nuove sfide che la vedono in prima linea e che nel prossimo futuro le permetteranno di far emergere delle indiscusse professionalità che da sempre la caratterizzano al pari delle altre forze di Polizia. L'iconografia popolare del vigile stile Alberto Sordi deve lasciare spazio a una figura nuova più consona ai tempi, ovvero un operatore altamente specializzato e in grado di assolvere tutti i compiti che la società civile richiede.



di **Paolo PECORELLA**

Comandante PL  
Castiglione del Lago (PG)



# UN SOGGETTO CON IDENTITÀ NAZIONALE

**LA POLIZIA LOCALE È ATIPICA. È PRESENTE  
IN TUTTA ITALIA, MA NON DIPENDE DA UN UNICO  
ENTE. SI TRATTA DI UN TEMA FONDAMENTALE  
E ARTICOLATO**



L'argomento della identità nazionale di una polizia atipica, unica a dipendere da un ente territoriale, ognuna dal suo "campanile", nessuno omogeneo all'altro, ma presente su tutto il territorio nazionale, con una sua storia complessiva ultracentenaria, è certamente molto complicato da affrontare. Ma è imprescindibile e tocca la necessità di esaminare a fondo e da più angolature, l'affermazione della sua natura, per le competenze tecniche (la materia, meglio, le

materie imprescindibili attribuite), l'organizzazione e l'individuazione dei valori identitari che caratterizzano il suo essere polizia.

## **Andiamo per passi**

Non credo sia possibile affrontare tutto in una volta. Partiamo dal quadro in cui si colloca la nostra Polizia municipale. Di che stiamo parlando? Di un soggetto istituzionale pubblico di polizia che può essere appositamente organizzato dal Comune

per svolgere le funzioni di polizia locale di sua competenza (art. 1, comma 1, Legge n. 65/1986). Primo, fondamentale, quesito: quali sono i contenuti di tale funzione?

>> 1907 (R.D. n. 690) - Scissione definitiva della fusione avvenuta nel 1890 tra corpi delle Guardie di pubblica sicurezza e le milizie comunali che aveva dato vita al Corpo delle Guardie di città, riportando le Guardie municipali alle dipendenze del Sindaco, con funzione di vigilanza sulle materie di competenza municipale.

>> 1908 TUEL - 1911 R.D. n. 297 - Regolamento di attuazione, artt. 108 e 109, che indicano le materie dei regolamenti per la polizia urbana e rurale.

>> 1934 TUEL che disciplina la materia della polizia locale urbana e rurale, ma non vengono indicate specifiche e così rimane in vita il contenuto del Regolamento del 1911.

>> 1948 Carta Costituzionale, l'art. 117 richiama la competenza regionale in materia di polizia locale urbana e rurale che, successivamente, la Corte Costituzionale con sentenza n. 115/1995 specificherà non avere rilevanza in sé e per sé, bensì di avere carattere strumentale ed accessorio rispetto alle singole materie cui ogni volta inerisce al campo della competenza dell'ente locale.

Per uscire da questo recinto bisogna aspettare gli anni Settanta, legati all'attuazione del sistema costituzionale delle Regioni a statuto ordinario e, segnatamente, il D.P.R. 616/77, che, nel trasferire e attribuire materie dalla competenza statale alle competenze locali, fa emergere la distinzione tra la materia polizia amministrativa riconducibile alla polizia locale urbana e rurale e quelle che, invece, derivano dall'ambito di competenza statale.

Solo con il D.Lgs. n. 112/98, a fronte dell'assunzione in legge di quanto già da tempo la Corte Costituzionale aveva indicato in merito alla distinzione tra compiti di polizia amministrativa locale e compiti di polizia amministrativa inerenti ordine e sicurezza pubblica (art. 159), si perde definitivamente il riferimento alla polizia locale urbana e rurale.

A questo punto possiamo già domandarci se le funzioni di polizia locale a cui la legge n. 65/86 si riferiva e per il cui assolvimento poteva essere istituito un servizio di polizia municipale con le caratteristiche minime date (un corpo di polizia composto da sette operatori, quando la consistenza media dell'organico delle stazioni dei Carabinieri - cellula dell'organizzazione dell'Arma - si aggira sulle dieci unità), sono capaci di affrontare l'alluvionale implementazione dei contenuti della funzione.

Questa implementazione della fine degli anni

Settanta, che ritengo colpevolmente sottovalutata dal legislatore del 1986, ancora non riguarda le tematiche legate alla cosiddetta sicurezza urbana, derivate dalle modifiche nell'assetto globale e dalle conseguenti trasformazioni urbane e sociali a livello locale. E l'ente locale divenuto, ancor più dopo la legislazione che ha previsto l'elezione diretta dei sindaci, soggetto di riferimento immediato per la cittadinanza e i suoi problemi, impatta con l'aumentata complessità dei fenomeni che possono mettere in discussione il rispetto delle regole così come conosciuto.

### Assetto da rivedere

Lo schema della legge 65 è insufficiente e le normative regionali non possono allargarsi molto oltre la norma-quadro e la frammentazione del peso delle singole organizzazioni di polizia municipale, che presentano asimmetrie macroscopiche (da organismi monocellulari - che non permettono di garantire standard minimi di sicurezza - a strutture con migliaia di addetti), suggeriscono già che sotto determinate soglie di complessità organizzativa, la funzione di polizia locale non può essere assolta compiutamente, qualunque sia il suo contenuto, più o meno ampio, dal solo organismo di polizia dipendente dal Comune e neppure con le sole forme di associazione/unione tra enti.

Gli anni Novanta hanno visto l'elaborazione del concetto di sicurezza urbana da parte degli enti locali e l'individuazione di strumenti di natura pattizia per condividere, in concorso con lo Stato, gli interventi sul territorio (Protocolli di intesa e Contratti per la sicurezza).

L'aspetto sinergico e funzionale individuato





nel modo di amministrare e governare si ritrova nella **riforma del Titolo V della Costituzione, avvenuta nel 2001**, con l'introduzione dei principi della sussidiarietà, l'adeguatezza dell'azione e la differenziazione degli interventi, ma anche con la previsione della norma di coordinamento tra intervento statale per l'ordine e la sicurezza pubblica con quello locale di polizia amministrativa locale (art. 18).

Il tema della sicurezza viene affrontato, anche sulla spinta degli enti locali (seppur non tutti e con qualche indulgenza da parte di taluni a privilegiare le politiche aggressive di Rudolph Giuliani, sindaco di New York), nella sua complessità con azioni di governo del territorio, in ambito sociale, urbanistico, non solo come emergenza, non solo come azione di polizia in senso stretto. Non solo seguendo e applicando la cosiddetta "tolleranza zero" (derivata dalla "broken windows theory" elaborata da James Q. Wilson e George L. Kelling), non come reazione, ma in modo proattivo, preventivo.

Nel 2007, il 5 ottobre, a Roma, per la prima volta nella storia delle polizie locali, viene sottoscritto un documento proposto dal Forum italiano per la sicurezza urbana e condiviso dalle principali sigle sindacali e dalle associazioni professionali di categoria, dove emerge il carico dell'impegno che viene appesantito non tanto, o non solo, dalle competenze riconducibili alla funzione di polizia locale, quanto dai fenomeni negativi che si sommano e si intrecciano nello spazio pubblico. Non è tanto la funzione a essere cambiata, quanto le città e il loro "contenuto". Nello spazio pubblico i fenomeni negativi si sommano e si intrecciano: fretta, maleducazione, inciviltà, violazione delle norme del vivere civile, degrado ambientale, mercati illegali, criminalità di strada. E in questo quadro non c'è bisogno di un'altra polizia di sicurezza, ma c'è bisogno di una polizia locale sempre più qualificata,

professionale e attrezzata per il miglioramento delle politiche della sicurezza urbana.

Ma i provvedimenti normativi che seguiranno (uno per tutti la legge 125/08, da cui deriva il D.M. 5/8/2008 che fornirà il contenuto formale di sicurezza urbana) tendono ad attirare nel campo dell'ordine e della sicurezza pubblica la sicurezza urbana e, quindi, anche l'azione dell'ente locale. Il potenziamento delle competenze del Sindaco quale Ufficiale di governo e la soggiacenza dei suoi provvedimenti al controllo della Prefettura sono emblematici.

D'altronde la Legge finanziaria 2007 (296/06, art. 1, comma 439) disciplinava il concorso pattizio tra Stato ed enti locali, ponendo questi ultimi come finanziatori delle attività che le polizie di Stato svolgono per la sicurezza, riconoscendo, implicitamente, solo a queste l'azione securitaria concreta.

## Quadro complesso

La resistenza a questa impostazione da parte degli enti locali è stata per lo più nulla, anzi si sono fatti coinvolgere in questo tipo di rincorsa securitaria, con la richiesta di maggiori poteri/competenze che, però, non si è accompagnata a una effettiva disponibilità di strumenti innovativi ed efficaci, e che non sono stati individuati per nessun soggetto istituzionale, mentre i provvedimenti normativi tendevano a spostare le competenze negli ambiti di competenza più sensibili e delicati, dalle funzioni di controllo e intervento statale a quello locale. Prova ne siano i contenuti normativi del D.L. 14/17 e i successivi provvedimenti intestati al ministro Matteo Salvini nel 2018 e 2019 e la legge n. 173 del 2020.

Tutto quello che abbiamo scorso ci ha portato a un quadro molto poco semplificato, dove la distinzione dei ruoli tra polizie nazionali e locali non è netta, soprattutto perché gli enti locali nella loro ricerca di risposte finalizzate alla sicurezza delle comunità amministrative, troppo spesso tendono a voler essere presente con azioni di polizia anche in campi non direttamente riconducibili alle proprie competenze istituzionali, per tutti, droga e prostituzione... come se fossero esclusivamente problemi di degrado o decoro.

*(continua nel prossimo numero)*



di **Marco Andrea SENIGA**

Comandante PM a r.  
Componente Comitato Scientifico Scuola  
Interregionale Polizia Locale (Regioni Emilia  
Romagna, Toscana e Liguria)



# PolMagazine

DRITTI AL PUNTO

La nuova autorevole rivista  
dedicata alla Polizia Locale e alla Pubblica Amministrazione



**SCANSIONA IL QR CODE**

Registrati sul sito e scarica tutti i mesi la rivista  
in formato digitale per smartphone, tablet e Pc

Per la tua pubblicità su PolMagazine invia una email a [marketing@lobepartners.it](mailto:marketing@lobepartners.it)