

PolMagazine

N.2/2026 | Trimestrale | www.pol-italia.it/polmagazine DRITTI AL PUNTO



AUTOVELOX DECRETO STORICO

Procedure di omologazione, verifica e taratura

SICUREZZA

COSA CAMBIA
PER LA POLIZIA
LOCALE

EDUCAZIONE STRADALE

LA SCUOLA
COME PRESIDIO
FONDAMENTALE



Accorciamo le distanze
tra cittadini ed enti locali

“

Soluzioni integrate di hardware, software e servizi di consulenza specialistica nell'ambito della sicurezza stradale, della mobilità urbana e della gestione delle entrate tributarie e patrimoniali.

ROMA | COSENZA | NAPOLI | FROSINONE | GENOVA | MONZA | AOSTA

gruppoimperium.com | commerciale@gruppoimperium.it

Meno agenti MENO PRESIDIO DEL TERRITORIO

Senza correttivi sugli organici della Polizia Locale qualunque iniziativa legislativa finisce con il lasciare sul tavolo il problema più concreto e meno ideologico: la tenuta operativa dei Comandi nei territori. Lo scrivo così, piatto e diretto. Inutile fare giri di parole. **Ne fa cenno il Comandante Luigi De Simone nel suo articolo dedicato al Decreto Sicurezza:** “Negli ultimi 15 anni (2009-2024) si sono perse 11.400 unità, passando da quasi 60.000 a meno di 50.000, con l'età media sempre più alta” (trovate le sue riflessioni nella sezione NORMA_LE).

A fotografare con chiarezza la situazione è stato anche l'ultimo rapporto nazionale dell'Anci sull'attività della Polizia Locale, pubblicato nel 2025 e basato sui dati più recenti consolidati: le funzioni affidate alle Polizie Locali continuano ad aumentare, mentre il personale diminuisce. Secondo il Rapporto, riferito ai Comuni capoluogo e con più di 50mila abitanti, gli agenti in servizio risultano inferiori di oltre 4.300 unità rispetto alle dotazioni organiche previste, con un calo complessivo del 7,1%.

Negli ultimi anni le attività sono cresciute in modo significativo. Più interventi, più presidio del territorio, più esposizione operativa. Lo stesso Decreto Sicurezza, di cui parliamo in questo numero, ha introdotto nuovi compiti in materia di controllo sulle armi e sui minori con il coinvolgimento dei genitori, rispetto delle zone a vigilanza rafforzata individuate dal Prefetto, fuga pericolosa, concorso per la garanzia dell'ordine pubblico e via di questo passo.

Ebbene, a questa espansione dei compiti, in atto da tempo, non ha fatto seguito un adeguato rafforzamento degli organici. Abbiamo archiviato già da un pezzo il vigile urbano in stile Otello Celletti, mitico personaggio interpretato da Alberto Sordi nel celebre film del 1960, diretto da Luigi Zampa. La Polizia Locale non è più soltanto presidio della viabilità. È polizia amministrativa, giudiziaria, ambientale. È presenza quotidiana nei quartieri. È polizia di prossimità: la prima uniforme a cui i cittadini fanno riferimento quando vivono una situazione di disagio nelle città. Una trasformazione riconosciuta da tutti, che resta priva di un adeguato supporto strutturale. Il risultato è un sistema che continua a reggere grazie allo sforzo organizzativo dei Comuni e allo spirito di sacrificio degli appartenenti al Corpo, ma che non può non mostrare segni di affaticamento.

Avere meno agenti significa avere meno pattuglie, meno presenza, meno capacità di risposta immediata. E, inevitabilmente, una maggiore pressione su chi è in servizio. Reiterare il mancato intervento sugli organici rischia di produrre un cortocircuito: si rafforzano le aspettative sulla sicurezza urbana, ma non si potenziano gli strumenti per garantirla.

Mario Bencivinni

PolMagazine
DIRITTI AL PUNTO

Anno 2026 - n. 2 / aprile - giugno / periodicità trimestrale

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

Email Redazione: ufficiostampa@lobepartners.it

Hanno collaborato: Federica **CURCIO**, Moira **DE PIETRO**,
Luigi **DE SIMONE**, Fabio **DIMITA**,
Gianluca **FAZZOLARI**

EDITORE
LOB&PARTNERS SRL
P. IVA 15998711004

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

PUBBLICITÀ
0984/1451557
marketing@lobepartners.it

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

Numero chiuso in redazione:
22 GIUGNO 2026

Registrato presso il Tribunale di Cosenza -
Decreto 24 febbraio 2026 n. 709/2026 RG n.1
Registro stampa

Diffuso telematicamente tramite www.pol-italia.it

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



LEADER NELL'**ACCERTAMENTO** E NELLA **RISCOSSIONE** **COATTIVA** DI TUTTE LE **ENTRATE** **COMUNALI.**

Dettaglio tipologie di Entrate Gestite

> **TRIBUTI MAGGIORI**

- Imposta municipale unica (IMU)
- Tributo sui servizi indivisibili (TASI)
- Tributo sui rifiuti (TARI) e tributi precedenti in essa confluiti

> **CUP**

- Imposta sulla pubblicità e diritti sulle pubbliche affissioni (ICP e DPA)
- Tassa (o canone) occupazione spazi e aree pubbliche (TOSAP/ COSAP)

> **ENTRATE EXTRATRIBUTARIE**

- Contravvenzioni al Codice della Strada e sanzioni amministrative
- Acquedotto - utenze idriche
- Lampade votive
- Rette scolastiche
- Oneri di urbanizzazione
- Servizi a domanda individuale

Con riguardo alle sanzioni amministrative, siamo in grado di garantire il recupero crediti internazionale attraverso azioni stragiudiziali e giudiziali, con il supporto di legali ed agenzie di recupero crediti direttamente convenzionati e corrispondenti all'estero.



Editoriale

03 / Meno agenti negli organici,
meno presidio del territorio

Una risposta a tutti

06 / Noleggio e subnoleggio, chi paga le multe?
07 / Controllo della velocità media su territorio
in parte non di competenza
08 / Rosso semaforico, facciamo chiarezza

Obiettivo su

10 / Autovelox: procedure di omologazione,
verifica e taratura iniziali e periodiche
dei dispositivi

Norma_le

16 / Decreto Sicurezza, cosa cambia
per la Polizia Locale, tra nuove esigenze
e vecchie difficoltà

22 / Vecchia carta d'identità addio!
Cosa succede per i cittadini a partire
dal 3 agosto 2026 per questo documento
così importante

26 / Quando la forma è sostanza.
Il cerimoniale come diritto pubblico
applicato nella Polizia Locale

CDS e dintorni

30 / Educazione stradale: la scuola
è un presidio di conoscenza e prevenzione
fondamentale. Analizziamo, a questo proposito,
il ruolo centrale dell'articolo 230 del Codice
della Strada



10 Autovelox: procedure di omologazione



30 Educazione stradale, la scuola come presidio



NOLEGGIO E SUBNOLEGGIO chi paga le multe?

Spettabili esperti della redazione di PolMagazine, vorremmo sottoporre alla vostra attenzione un caso particolare di cui ci stiamo occupando. Una società svolge l'attività di noleggio e subnoleggio di veicoli senza conducente. Nell'ambito di questa particolare attività, ha ricevuto la notifica di verbali di accertamento da parte di questo Comando di Polizia Locale per violazioni al Codice della Strada commesse nel corso del 2025 con veicoli di sua proprietà, ma nella disponibilità materiale di terzi sublocatari. Per ciascuna violazione, la società ha tempestivamente comunicato all'Ente accertatore, ai sensi dell'articolo 196 del Codice della Strada, le generalità complete dei soggetti che avevano la materiale disponibilità dei veicoli al momento dell'infrazione, adempiendo così al proprio onere di collaborazione. Sia il Comando di Polizia Locale scri-

vente sia la Prefettura competente ritengono che tale società sublocatrice sia responsabile solidale ai sensi dell'articolo 196 del Codice della Strada. La Prefettura, inoltre, sostiene la correttezza della procedura richiamando l'articolo 94, comma 4, del Codice della Strada, in tema di annotazioni/variazioni dell'intestario temporaneo e di altri titoli di disponibilità e che la sublocazione non è contemplata dal Codice della Strada. Pertanto, la società sublocatrice non può beneficiare dell'esenzione di responsabilità. Si chiede se tale interpretazione e la procedura che è stata applicata al caso di specie risultino corretti, tenuto conto che altri Comandi di Polizia Locale non applicano la responsabilità solidale alla società locatrice anche in caso di sub-locazione.

E-mail firmata

L'argomentazione centrale della Prefettura, secondo cui "la sublocazione non è contemplata dal CdS" e che, pertanto, la società sublocatrice non può beneficiare dell'esenzione di responsabilità, costituisce, a parere dello scrivente, un mero appiglio formalistico, che ignora volontariamente o per errore, il principio sostanziale e la finalità della riforma del 2021. L'approccio si scontra non solo con la ratio del Codice della Strada, ma anche con i principi generali dell'ordinamento civilistico. L'art. 1595 c.c., infatti, prevede che il locatore originario abbia azione diretta contro il subconduttore per esigere il prezzo della sublocazione e per costringerlo ad adempiere le altre obbligazioni. Dunque, se l'ordinamento civile riconosce questa connessione diretta per le obbligazioni privatistiche, a maggior ragione un'interpretazione logico-sistematica dovrebbe consentire all'Amministrazione di agire direttamente nei confronti del sublocatario finale per una sanzione amministrativa, una volta che questi sia stato compiutamente identificato. Anche un eventuale richiamo all'art. 94, co. 4

del CdS, invocato per giustificare la propria interpretazione risulta essere mosso, a parere dello scrivente, da un equivoco di fondo. Infatti, il richiamo all'art. 94, co. 4, in tema di annotazioni/variazioni dell'intestataro temporaneo e di altri titoli di disponibilità, non consente di reintrodurre una responsabilità solidale "a catena" nel perimetro della locazione ex art. 84 CdS. Al contrario, l'art. 196 CdS, nella sua previsione speciale ("in vece del proprietario"), perimetra il regime della locazione senza conducente proprio per evitare indebite estensioni di solidarietà verso soggetti privi di disponibilità nel periodo della violazione. L'art. 94, co. 4, CdS (e gli istituti di "perdita di disponibilità"/annotazioni) serve a perimetrare e rendere opponibili i casi in cui, fuori dall'art. 84 del CdS, la responsabilità solidale ex art. 196 può gravare su soggetti diversi dal proprietario (usufruttuario, utilizzatore in leasing, acquirente con patto di riservato dominio, ecc.). Non è logicamente sostenibile usarlo per "re-introdurre" nel caso di locazione ex art. 84 CdS una solidarietà del locatore/proprietario che la norma speciale – post riforma – ha invece escluso. Se, come evidente, la ratio che ha ispirato la riforma del 2021, è colpire l'effettivo utilizzatore finale del veicolo, questa risulterebbe disapplicata se si accettasse la tesi per cui l'esonero varrebbe solo quando il locatore coincide col proprietario, ma non quando opera quale sublocatore, finendo per ripristinare impropriamente quella "responsabilità solidale aggiuntiva" che la riforma ha inteso superare. In tale direzione, anche il recente parere del ministero dell'Interno, n. 300/STRAD/1/0000027813.U/2025 del 25.09.2025, con il quale è stata confermata la ratio della norma in argomento, legittimando pienamente il subnoleggio (art. 1595 c.c.) nel settore del rent a car e, come tale, rientrando pienamente nel perimetro dei casi in cui si configura una "perdita di possesso" – proprie del noleggio senza conducente di cui all'art. 84 CdS – e, di conseguenza, nel novero "dell'esonero da responsabilità" di cui all'art. 196 del CdS. La società, dunque, avendo sublocato il veicolo, aveva perso la detenzione e la disponibilità materiale dello stesso, esattamente come il proprietario originario. Pertanto, non può essere considerata obbligata in solido. Il rifiuto di agire sulla base di tali informazioni, a parere dello scrivente, si pone in diretto contrasto con la ratio stessa del sistema sanzionatorio della circolazione stradale. (f.d.)



**Scansiona il QR CODE
per altri quesiti**

CONTROLLO della VELOCITÀ MEDIA su un territorio in parte non di competenza

La nostra Amministrazione sarebbe interessata a installare un sistema di controllo di velocità media. Il tratto di strada soggetta al controllo ha le caratteristiche tecniche e amministrative, così come stabilite dal Decreto Salvini dell'11 aprile 2024, per poter effettuare tale tipologia di controllo. L'unica problematica riguarda il fatto che, per rispettare la distanza minima del chilometro, il primo portale dovrebbe essere installato in un tratto di strada non di competenza di questo Comando, in quanto al di fuori dell'ambito territoriale comunale, mentre il secondo portale con cui si accerta l'eventuale violazione della velocità media si troverebbe nel tratto di strada di competenza. Si chiede, pertanto, se sia possibile effettuare il controllo della velocità media nelle condizioni sopra esposte e quale Giudice di pace risulterebbe competente a decidere su un eventuale ricorso contro il provvedimento sanzionatorio, tenuto conto che il sistema di controllo così come proposto si troverebbe installato su due comuni differenti.

E-mail firmata

Per rispondere al quesito posto dall'Amministrazione, per quanto concerne la legittimità dell'attività di accertamento della velocità media dei veicoli laddove il varco di entrata è collocato fuori dal territorio del Comune a cui appartiene l'organo di polizia stradale, si riporta quanto stabilito dal ministero dell'Interno con una propria specifica circolare dedicata a questo particolare aspetto. Atteso che nell'attività di accertamento della velocità media i due varchi potrebbero essere collocati in due Comuni diversi, la giurisprudenza di legittimità ha chiarito che, non potendo conoscere con precisione il punto esatto in cui il conducente di un veicolo ha superato i limiti di velocità, per conoscere il Giudice (o il Prefetto) competente a decidere dell'opposizione (o del ricorso), si

può fare riferimento all'articolo 9 del Codice di procedura penale, laddove è previsto che nel caso in cui la competenza non possa essere determinata secondo il principio generale di cui all'articolo precedente (ossia con riferimento in cui il reato è stato consumato), allora è da considerare in capo al giudice dell'ultimo luogo in cui è avvenuta una parte dell'azione o dell'omissione.

Questa particolare interpretazione della norma operata dalla Suprema Corte di Cassazione afferisce, pertanto, alla mera individuazione dell'organo competente a ricevere il ricorso avverso il verbale di accertamento, confermando che la procedura di accertamento della velocità media si realizza attraverso la registrazione del passaggio del veicolo in due punti diversi. Come è noto, infatti, l'accertamento della velocità media si concretizza in una procedura particolare, che si compie attraverso due fasi: la registrazione del passaggio di un veicolo in un punto della strada (cosiddetto varco di entrata) e la successiva registrazione in un punto successivo della stessa strada (cosiddetto varco di uscita) posto a una distanza nota dal primo, con la misurazione del tempo di percorrenza dalla quale si deduce la velocità media.

Pertanto, sebbene la violazione si perfezioni nel momento e nel luogo in cui viene completato il calcolo della velocità media, dunque nel varco di uscita del mezzo, la condotta sanzionata si svolge sull'intero tragitto percorso dal veicolo e l'attività di accertamento viene compiuta a partire dal varco di entrata. Considerando che l'articolo 12, comma 1, lettera e) del Codice della Strada e l'articolo 3 della legge 7 marzo 1986, n. 65, limitano l'attività di accertamento delle violazioni alle norme sulla circolazione stradale da parte della Polizia Locale all'interno del territorio comunale di competenza, fatta salva la possibilità di sottoscrivere convenzioni con altri Comuni per la gestione del servizio di Polizia Locale, **si ritiene che la limitazione territoriale sopra descritta non consenta di operare l'attività di accertamento della velocità media** qualora uno dei due varchi sia collocato fuori dal territorio comunale di competenza. (f.d.)



ROSSO SEMAFORICO facciamo chiarezza

Questo Comando di Polizia Locale gestisce e utilizza due dispositivi automatici di controllo del rosso semaforico, violazione del comma 3 dell'art. 146 del Codice della Strada. Alla luce di quanto disposto dall'Ordinanza 10505/2024 della suprema Corte di Cassazione, si chiede ai consulenti di questa rivista se tale pronunciamento debba essere traslato e applicato per analogia ai dispositivi automatici di controllo per l'accertamento della violazione prevista dell'articolo 146 citato e che, pertanto, i dispositivi di controllo per l'accertamento delle violazioni richiamate dal medesimo articolo, siano soggetti alla "sola procedura di omologazione" e non a quella di approvazione. La richiesta appare doverosa in quanto alcuni Giudici di pace con i loro pronunciamenti sembrano ricondurre a tale interpretazione. Si ringrazia anticipatamente per la risposta.

E-mail firmata

Nel merito dell'Ordinanza, si evidenzia come i giudici della Corte Suprema abbiano assunto il loro pronunciamento, limitandosi principalmente alla interpretazione letterale del combinato dei commi 1 e 6 dell'articolo 142, del Codice della Strada, sotto l'aspetto operativo, seguendo la linea logica che l'eventuale conflitto semantico-interpretativo tra il citato articolo 142 del CdS e l'articolo 192 del Regolamento di esecuzione e attuazione del citato Codice, non possa

che far prevalere il primo in quanto norma primaria rispetto al secondo che ha natura regolamentare. Anche se tale principio appare contestabile a parere dello scrivente, risulta evidente come la posizione della Suprema Corte abbia trovato il suo fondamento giuridico sul richiamo letterale della sola "procedura di omologazione e non di approvazione" dei dispositivi automatici di controllo per l'accertamento della violazione delle prescrizioni dell'articolo 142 sopra citato. **A parere dello scrivente tale assunto giuridico non può essere traslato né applicato per analogia ai dispositivi automatici di controllo per l'accertamento della violazione prevista dell'articolo 146 del Codice della Strada.** Difatti, nell'art. 146 in questione non si evince alcun richiamo esplicito sulla necessità o prevalenza che i dispositivi di controllo per l'accertamento delle violazioni richiamate dal medesimo articolo, siano soggetti alla "sola procedura di omologazione". Invero, per la fattispecie in esame, trova applicazione la norma generale che ha insito il principio regolatorio che consente l'utilizzo di dispositivi anche "approvati" per l'accertamento delle infrazioni al Codice della Strada. Il principio de quo viene confermato da quanto si evince dall'art. 45, comma 6, del D.lgs. n. 285/1992, come modificato dal D.lgs. n. 360/1993, che prevede, infatti, che i dispositivi destinati all'accertamento delle violazioni siano soggetti all'"approvazione od omologazione" da parte del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, formula introdotta consapevolmente dal legislatore con il D.lgs. n. 360/1993, sostituendo la precedente congiunzione cumulativa con una chiaramente alternativa. Tale formulazione

evidenzia l'equipollenza delle due procedure, configurandole come strumenti alternativi di validazione tecnica. Tale principio, inoltre, ha la finalità specifica di far garantire la sicurezza stradale complessiva, **senza compromettere l'interesse legittimo del trasgressore che ha sempre il diritto di accertare che la procedura sanzionatoria nei suoi confronti sia stata effettuata in modo legittimo** nel rispetto delle disposizioni normative esistenti. Pertanto, per le ragioni di fatto e gli elementi di diritto su esposti, si conferma che rispetto a quanto esplicitamente previsto dell'art. 142, l'art. 146 del Codice della Strada non menziona obblighi di omologazione dei dispositivi di controllo automatici e che la sola approvazione ministeriale dei medesimi, certificata da apposito Decreto dirigenziale, sia conforme alle prescrizioni di legge attualmente in vigore. (f.d.)

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

ufficiostampa@lobepartners.it

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

RINNOVA



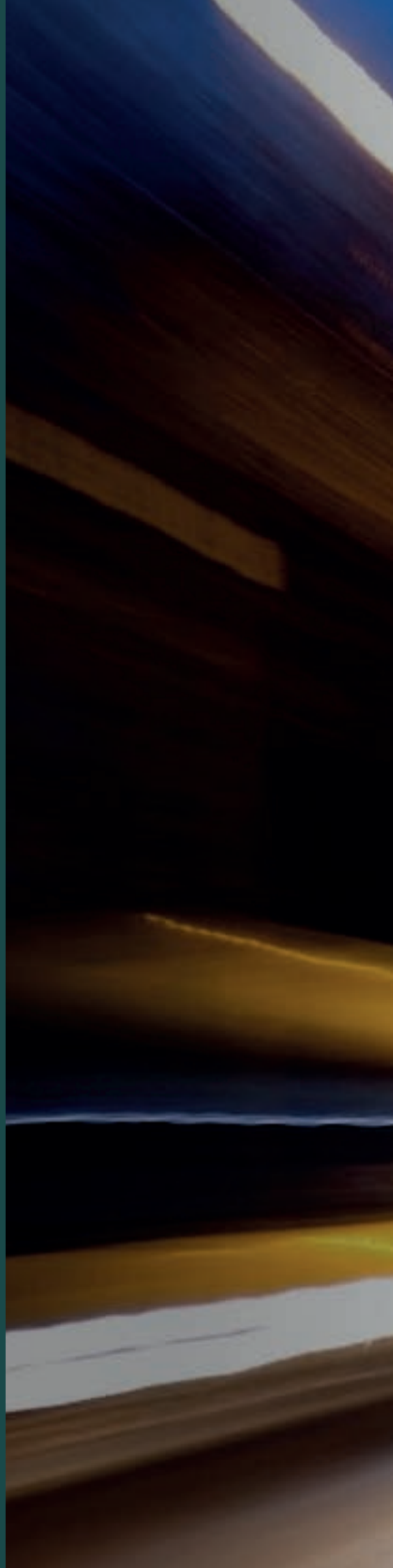
RINNOVA

TECNOLOGIE E INNOVAZIONI PER LA POLIZIA LOCALE

www.rinnova-pa.it

Procedure di omologazione, verifica e taratura iniziali e periodiche dei dispositivi

Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha firmato il nuovo decreto concernente i dispositivi automatici per il rilevamento della velocità, che introduce una disciplina dettagliata in ambito di omologazione, taratura e verifiche dei dispositivi in questione. Con il decreto in esame, il ministero ha voluto mettere ordine in un settore caratterizzato da incertezze normative, contestazioni giudiziarie e polemiche politiche.





**AUTOVELOX,
C'È IL DECRETO!**



La prima certezza è che dal giorno della pubblicazione del Decreto Autovelox in Gazzetta Ufficiale, i dispositivi in questione, ai fini dell'utilizzo e della commercializzazione degli stessi, potranno essere solamente omologati e non più approvati.

Un primo chiarimento si era avuto già con l'articolo 5, comma 3 bis del decreto legge n. 73/2025, convertito nella legge n. 105/2025, che ha previsto la cosiddetta Piattaforma, già attivata dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, al fine di "censire" i dispositivi utilizzati sul territorio nazionale e dichiararne la legittimità all'utilizzo. Prima del decreto in esame, il riferimento principale era il decreto ministeriale n. 282/2017, che disciplinava le tarature e verifiche periodiche. Si può tranquillamente affermare che il novellato decreto rappresenta la continuità giuridica del DM 282 citato, in quanto quest'ultimo nelle sue premesse richiama la dicitura "nelle more dell'emanazione di decreto di omologazione (...)", anticipando di fatto e di diritto l'emanazione di un successivo decreto omologativo, considerata anche la necessità di fissare requisiti univoci cui si devono uniformare tutti i dispositivi e i sistemi nell'effettuazione delle misurazioni per l'accertamento della violazione dei limiti di velocità, giusto il combinato disposto degli articoli 45, comma 6, e articolo 142, comma 6, del Codice nonché dell'articolo 192 del Regolamento, proprio per superare le diverse criticità applicative, tra le quali differenze interpretative tra enti locali e tribunali, contenziosi frequenti sulle multe, mancanza di uniformità nelle procedure tecniche.

INTERVENTO CHIARIFICATORE

Il decreto de quo, corredato di due allegati A) e B), nel suo ambito applicativo definisce le caratteristiche, i requisiti e le procedure di omologazione del prototipo, della taratura e delle verifiche di funzionalità dei dispositivi e dei sistemi, come definiti nell'Allegato A), per l'accertamento dei limiti massimi di velocità ai sensi dell'articolo 142 del medesimo Codice. L'omologazione del prototipo è eseguita per accertare che i dispositivi o i sistemi prodotti in conformità al predetto prototipo siano idonei come misuratori di velocità e soddisfino i requisiti richiesti nell'Allegato A).

Nelle premesse viene puntualmente precisato che, in caso di esito negativo delle tarature, il dispositivo o il sistema non possono essere utilizzati fino a nuova taratura iniziale o periodica con esito positivo. In caso di esito negativo delle verifiche di funzionalità, il dispositivo o il sistema non possono essere utilizzati fino a esito positivo delle stesse. L'Allegato B) reca l'elenco dei decreti di approvazione dei prototipi per l'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità ai sensi del decreto del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, 13 giugno 2017, n. 282, conformi alle disposizioni di cui al Capo 1 dell'Allegato A del decreto, in quanto conformi ai prototipi approvati con i decreti di cui all'Allegato B) e che si intendono omologati d'ufficio.

I dispositivi o sistemi conformi ai prototipi di cui all'Allegato B) riporteranno sulla targhetta identificativa, entro la prima taratura utile annuale, gli estremi del presente decreto in

aggiunta a quelli già presenti, con cui si confermerà formalmente la vettura da dispositivo approvato a omologato.

RICHIESTA DI OMOLOGAZIONE

Il decreto precisa che, al fine di ottenere una vettura in omologazione di uno strumento di un titolare dell'approvazione di un prototipo, approvato prima dell'entrata in vigore del decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 282/2017, **il titolare potrà richiedere l'omologazione ai sensi del presente decreto, integrando la documentazione presentata in occasione dell'approvazione**, secondo quanto previsto dai Capi 1 e 3 dell'Allegato A), a eccezione della sperimentazione prevista in caso di sistemi di misurazione della velocità media. Mentre il titolare dell'approvazione di un prototipo, già in possesso di idonea documentazione, che dimostri il rispetto dei requisiti di taratura e i test di laboratorio previsti dal Capo 1 dell'Allegato A), potrà richiedere l'omologazione ai sensi del presente decreto al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che si esprime nei successivi sessanta giorni, adottando, in caso di verifica positiva, il relativo decreto di omologazione.

Le disposizioni relative alla taratura periodica di cui al Capo 2 dell'Allegato A) troveranno applicazione in occasione della scadenza del certificato di taratura rilasciato ai sensi del decreto 282/2017 di cui ogni singolo dispositivo o sistema è provvisto, a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto.

Invece, le richieste di approvazione di prototipi, presentate ai sensi del decreto del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 13 giugno 2017, n. 282, prima dell'entrata in vigore del presente decreto e non ancora definite, saranno convertite d'ufficio in istanze di omologazione ai sensi del presente decreto.

PRESCRIZIONI OPERATIVE

Da un punto di vista operativo, il decreto elenca alcune definizioni che lo scrivente ritiene molto utili per gli organi di polizia stradale nell'individuare e definire il tipo di postazione di controllo che si intende realizzare, e le conseguenti metodologie applicative da mettere in atto.

Tra le definizioni più interessanti troviamo:

Postazione mobile: quando i dispositivi sono installati in modalità di attivazione temporanea in una postazione, variabile o predeterminata, dell'infrastruttura stradale. I dispositivi installati in tali postazioni possono essere tenuti in mano dagli operatori di polizia stradale o alloggiati all'interno di veicoli in sosta fuori dalla carreggiata, oppure collocati su cavalletti o in strutture rimovibili o non poste fuori dalla carreggiata. Per tali dispositivi è necessario il presidio, anche solo a distanza dal dispositivo, da parte degli organi di polizia stradale in fase di accertamento dell'infrazione.

Postazione fissa: quando i dispositivi sono installati in una postazione determinata, collocata in un preciso punto dell'infrastruttura stradale. Per tali dispositivi è possibile il funzionamento automatico senza la necessità del presidio degli organi di polizia stradale in fase di accertamento dell'infrazione. Rientrano tra le postazioni fisse quelle attrezzate in modo stabile per l'installazione anche solo temporanea dei dispositivi.

Direzionalità di misura della velocità istantanea o media: monodirezionale (misura della velocità dei veicoli in un solo senso di marcia) e bidirezionale (misura della velocità dei veicoli in ambedue i sensi di marcia).



Con il Decreto Omologazioni possono finalmente essere superate le problematiche giuridiche sollevate dalle ordinanze della Cassazione

Modalità di misura della velocità istantanea:

1. **Allontanamento:** dispositivo progettato per effettuare la misura della velocità con il veicolo in allontanamento rispetto alla collocazione del dispositivo.

2. **Avvicinamento:** dispositivo progettato per effettuare la misura della velocità con il veicolo in avvicinamento rispetto alla collocazione del dispositivo.

3. **Trasversale:** dispositivo progettato per effettuare la misura della velocità del veicolo in corrispondenza del dispositivo.

4. **A bordo veicolo in movimento:** quando i dispositivi sono installati in modalità di attivazione temporanea a bordo di veicoli per la misura della velocità in maniera dinamica, ossia "a rilevamento dinamico". Per tali dispositivi è sempre necessario il presidio da parte degli organi di polizia stradale in fase di accertamento dell'infrazione.

Modalità di ripresa: anteriore (ripresa fotografica/video del veicolo in infrazione con vista frontale). Posteriore (ripresa fotografica/video del veicolo in infrazione con vista posteriore).

Configurazioni di installazione: i dispositivi o sistemi possono essere installati nelle seguenti modalità:

- a. portale e/o palo;
- b. ad altezza veicolo (ad es. su cavalletto);
- c. a bordo veicolo in movimento.

TARATURA INIZIALE E TARATURE PERIODICHE

Per quanto concerne le tarature iniziali e periodiche, il decreto ha previsto che ogni esemplare del dispositivo o del sistema deve essere sottoposto a taratura iniziale prima di essere posto in esercizio. Inoltre, entro un anno dalla esecuzione della taratura iniziale e successivamente con cadenza almeno annuale, su ogni dispositivo o sistema in uso dovrà essere eseguita la taratura periodica.

Nel caso in cui non sia rispettata la scadenza annuale della taratura periodica, il dispositivo o il sistema deve essere posto fuori servizio. Prima di essere rimesso in servizio, il dispositivo o il sistema deve essere sottoposto a taratura periodica. Nel caso in cui quest'ultima non sia realizzata entro tre anni dall'ultima taratura con esito positivo, prima di rimettere in servizio il dispositivo o sistema è necessario effettuare una nuova taratura iniziale.

Una nuova condizione che non era prevista nel Decreto Ministeriale n. 282, è quella relativa al caso di dispositivi utilizzati esclusivamente in postazioni fisse e che qualora cambino le caratteristiche dell'infrastruttura del luogo di utilizzo o luogo di utilizzo stesso o le condizioni operative di utilizzo, è necessario effettuare una nuova taratura iniziale (ad esempio, da modalità di controllo in allontanamento a quella in avvicinamento). Invece, in occasione di estensione del campo di utilizzo o modifiche del luogo di utilizzo del singolo dispositivo o sistema, qualora cambino le caratteristiche dell'infrastruttura stradale, è necessario effettuare una nuova prova di taratura iniziale del dispositivo o sistema (ad esempio, si passa da un controllo di una corsia a uno con più corsie). Le tarature iniziali e periodiche devono essere effettuate per ognuna delle funzionalità del dispositivo o del sistema utilizzate da parte dell'utilizzatore. Dispositivi utilizzati sia per la velocità istantanea che all'interno di un sistema per la velocità media necessitano prove per entrambe le tipologie di velocità.

Come già previste nel Decreto Ministeriale 282/2017, anche il decreto in esame contempla l'obbligo delle verifiche di funzionalità, che sono eseguite per accertare che il dispositivo o il sistema, già omologato, non mostri evidenze di malfunzionamenti. Queste dovranno essere verbalizzate dall'organo accertatore e utilizzatore, successivamente o contestualmente se possibile, alla taratura iniziale o periodica del dispositivo o del sistema precedentemente al primo utilizzo dopo la taratura ini-

ziale o periodica.

In relazione alle caratteristiche e modalità di funzionamento del dispositivo o del sistema riassunte nella tabella identificativa presente nell'Allegato A) del Decreto Ministeriale è necessario effettuare per ogni dispositivo o sistema in uso verifiche di funzionalità successive o contestuali se possibile, alla taratura iniziale e verifiche di funzionalità successive o contestuali se possibile, a ogni taratura periodica che comprendono specifiche prove e analisi per caratteristica e/o requisito posseduto, secondo la tabella delle prove iniziali e periodiche in relazione alle caratteristiche del dispositivo o del sistema.

È sufficiente effettuare la verifica iniziale e periodica esclusivamente per le opzioni utilizzate dal singolo esemplare:

- tipo di velocità rilevata istantanea o media;
- direzionalità della misura di velocità monodirezionale o bidirezionale;
- modalità di misura della velocità istantanea allontanamento, avvicinamento, trasversale o a bordo veicolo in movimento;
- numero di corsie rilevate.

Qualora l'utilizzatore intenda ampliare il sottinsieme di utilizzo del singolo dispositivo o sistema, è necessario procedere con una nuova prova di taratura iniziale che comprenda tutte le opzioni considerate.

Le verifiche di funzionalità comprendono anche le seguenti attività:

- **Verifica che tutte le componenti del dispositivo o sistema risultino funzionanti.** Tali verifiche devono essere eseguite secondo le metodologie e con gli strumenti eventualmente indicati nel manuale d'installazione, uso e manutenzione del dispositivo o sistema.
- **Verifica dell'integrità del dispositivo o sistema,** anche tramite controlli da remoto o controlli sul corretto funzionamento.
- **Verifica degli eventuali sigilli** presenti.

Le verifiche iniziali e periodiche di funzionalità sono documentate attraverso un verbale redatto dall'utilizzatore ai sensi e per gli effetti dell'art. 2700 del Codice Civile. Il verbale di verifica di funzionalità comprende almeno le seguenti informazioni:

- **tipo di verifica,** se iniziale o periodica;
- **dati del dispositivo o sistema:** nome, matricola/e dispositivo/i, estremi del decreto di omologazione, estremi del certificato di taratura;
- **dati della verifica e del verificatore:** data del verbale di verifica, luogo di verifica, nominativo del/i verificatore/i;
- **Dati dei rilevamenti:** giorno, ora inizio ed ora fine, dati delle acquisizioni. Per ogni attività oggetto della verifica di funzionalità del dispositivo o sistema deve essere riportato nel verbale il relativo esito positivo.

Il superamento delle verifiche di funzionalità da parte del dispositivo o sistema è ottenuto solo se ogni singola verifica prevista ha ottenuto esito positivo. Va precisato che le verifiche di funzionalità non sostituiscono la taratura effettuata o le verifiche di manutenzione e/o revisione definite dal produttore nel manuale d'installazione, uso e manutenzione del dispositivo o sistema. Le verifiche di manutenzione e/o revisione devono essere realizzate secondo i tempi e quanto definito nel manuale d'installazione, uso e manutenzione. È in ogni caso esclusa la possibilità di utilizzare le risultanze delle verifiche di funzionalità per l'applicazione delle sanzioni per violazione di norme di comportamento. A titolo esemplificativo e con riferimento alle verifiche di funzionalità in fase iniziale dei dispositivi per la velocità istantanea, il decreto precisa che all'atto della prima installazione (se dispositivo fisso) o utilizzo (se dispositivo mobile), il numero totale di transiti casuali deve essere almeno pari a 300 per dispositivi a funzionamento automatico e 150 per dispositivi a funzionamento manuale. Tutti i transiti facenti parte della verifica devono essere verificati singolarmente con l'eventuale ausilio di una telecamera di videosorveglianza (o similare) anche indipendente dal sistema di rilevamento infrazioni. Le verifiche dovranno essere effettuate con diverse condizioni di illuminazione, tenendo conto della classificazione dei veicoli operata dal dispositivo. Impostando il limite di velocità massimo consentito ad un valore prossimo allo 0 sul dispositivo. Le verifiche si intendono superate con esito positivo se il dispositivo o sistema è in grado di rilevare almeno il 90% dei veicoli in transito e:

- attribuire correttamente la velocità ad alme-

no il 95% dei veicoli rilevati;

- acquisire correttamente l'immagine e/o video (se previsti) di almeno il 95% dei veicoli rilevati;
- classificare correttamente almeno il 90% dei veicoli rilevati secondo le classi definite (se prevista la classificazione);
- leggere e attribuire correttamente la targa del 95% dei veicoli rilevati (se previsto).

Qualora non sia possibile rilevare i veicoli in transito rispettando il limite minimo del 90% per oggettiva impossibilità (ad esempio, ostruzione del campo di misurazione), l'utilizzatore dovrà presentare idonea relazione sugli scostamenti. **Ovviamente, il decreto precisa ed elenca minuziosamente le corrette verifiche di funzionalità da effettuare da parte dell'organo accertatore ed utilizzatore del dispositivo,** sia per i dispositivi con accertamento della velocità puntuale che quella media, sia quella iniziale che quella periodica.

In conclusione, si ritiene che con la pubblicazione del Decreto Omologazioni possano essere superate le problematiche giuridiche sollevate con l'Ordinanza di Cassazione 10505/2024 e le successive Ordinanze della medesima Corte aventi lo stesso indirizzo interpretativo, che tanti problemi e contrasti giurisprudenziali hanno creato in questi ultimi anni nelle aule di tribunale e nelle Prefetture di tutta Italia. Difatti, il controllo di velocità effettuato con l'utilizzo di dispositivi omologati rispecchia totalmente le prescrizioni dettate dal co. 6, dell'art. 142, CdS. Il problema potrebbe rimanere per i gravami già avviati ma non conclusi. Difatti, va evidenziato che, in linea con il principio di irretroattività sancito dall'art. 11 delle Disposizioni sulla legge in generale (Preleggi), i decreti regolamentari di natura tecnica non possono avere efficacia retroattiva, in quanto questi dispongono solo per l'avvenire e non possono disciplinare rapporti giuridici sorti precedentemente alla loro entrata in vigore. Quello che succederà per il pregresso è, ovviamente, ancora tutto da scrivere e potrebbe avere risvolti o interpretazioni diverse in fase di giudizio.

Fabio Dimita

Funzionario Direttivo del MIT



UNA NUOVA ERA



Kria

SISTEMI BASATI SU TECNOLOGIE DI ACQUISIZIONE
E RICONOSCIMENTO AUTOMATICO DELLE IMMAGINI

Analizziamo le norme contenute nel Capo I, "Disposizioni urgenti in materia di sicurezza urbana", di più diretto interesse per le attività di Polizia Locale

Il Decreto Legge n. 23 del 24 febbraio 2026, rubricato "Disposizioni urgenti in materia di sicurezza pubblica, di attività di indagine dell'autorità giudiziaria in presenza di cause di giustificazione, di funzionalità delle forze di polizia e del Ministero dell'interno, nonché di immigrazione e protezione internazionale" (Decreto Sicurezza), l'ennesimo dal 2008, è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 45 del 24 febbraio 2026, convertito con modifiche, con Legge n. 54 del 24 aprile 2026, allo scadere dei sessanta giorni previsti dalla legge, e pubblicato lo stesso giorno sulla G.U. n. 95, è entrato in vigore quasi totalmente il giorno successivo.





Decreto Sicurezza

Cosa cambia

In questo articolo effettueremo una prima lettura delle norme contenute nel Capo I "Disposizioni urgenti in materia di sicurezza urbana", di più diretto interesse per le attività di Polizia Locale, ovvero delle norme contenute nei primi dieci articoli.

ARMI, MINORI E RESPONSABILITÀ GENITORIALE

I primi due articoli del Decreto Sicurezza hanno apportato rilevanti modifiche alla disciplina delle armi e degli strumenti atti a offendere, andando a modificare gli articoli di riferimento della Legge n. 110 del 18 aprile 1975, con l'obiettivo dichiarato di inasprire il trattamento sanzionatorio per le condotte di porto di armi da punta e taglio. In realtà, ha restituito un quadro abbastanza complicato, reso ancora più difficoltoso da decifrare, per le ulteriori modifiche apportate in sede di conversione ovvero inserendo anche il divieto di porto, senza giustificato motivo, "di strumenti con lama pieghevole di lunghezza pari o superiore a centimetri 5, a un taglio e a punta acuta, muniti di meccanismo di blocco della lama oppure apribili con una sola mano" e inserendo la configurabilità dell'aggravante al reato commesso anche "all'interno dei convogli adibiti al trasporto passeggeri o dei mezzi di pubblico trasporto".

La disciplina delle armi bianche e delle armi improprie, con la modifica apportata agli articoli 4 e 4-bis della Legge sulle armi, è oggettivamente di non agevole ricostruzione.

Andiamo per ordine. Il nuovo comma 8 del predetto articolo 4, punisce "chiunque, senza giustificato motivo, porta fuori della propria abitazione o delle appartenenze di essa strumenti dotati di lama affilata o appuntita eccedente in lunghezza i centimetri otto nonché strumenti con lama pieghevole di lunghezza pari o superiore a centimetri cinque, a un taglio e a punta acuta, muniti di meccanismo di blocco della lama oppure apribili con una sola

mano" con la reclusione da sei mesi a tre anni. Da notare che rispetto all'ipotesi contravvenzionale "semplice", ex art. 4, comma 3, il nuovo delitto, sotto il profilo sanzionatorio, prevede, incredibilmente, la metà del minimo edittale (arresto da sei mesi in luogo dell'arresto da un anno) e non prevede la pena pecuniaria (in luogo dell'ammenda).

Interessante la previsione, contenuta dal nuovo e successivo comma 9, della sanzione accessoria, seppur discrezionale, della sospensione della patente di guida e/o della licenza di porto di armi, applicata dal Prefetto del luogo dove è stato commesso il delitto, di cui al comma 8, applicabile anche per le condotte penalmente rilevanti dell'articolo 4-bis, di cui si dirà tra poco. Qualche perplessità, però, emerge dal fatto che trattasi di sanzioni di carattere amministrativo, ma di contenuto affittivo, applicate senza un'accertata responsabilità penale, ma in pendenza di una mera comunicazione della notizia di reato, in contrasto con il principio della presunzione di innocenza, ex articolo 27 della nostra Costituzione.

Passando ora ad analizzare le modifiche apportate all'art. 4-bis, Legge sulle armi, occorre in primis evidenziare che il comma 1 è stato modificato in maniera profonda, anche in sede di conversione con l'ulteriore aggiunta "indipendentemente dalla presenza del blocco della lama".

Con il nuovo comma 1 dell'art. 4-bis, ora è configurabile un delitto. Inizialmente la condotta punita era prevista per chi "fuori della propria abitazione o delle appartenenze di essa, porta un'arma per cui non è ammessa licenza, (...) è punito con la reclusione da uno a tre anni". Ora è stata ampliata anche in relazione a nuovi strumenti atti a offendere ovvero "con lama a due tagli e punta acuta, con lama pieghevole di lunghezza pari o superiore a cinque centimetri, a un solo taglio e punta acuta, muniti di meccanismo di blocco della lama o a scatto ovvero apribili con una sola mano, del tipo 'a farfalla' o camuffati od occultati in altri oggetti".

Il decreto ha restituito un quadro normativo abbastanza complesso, reso più complicato dalle modifiche introdotte in fase di conversione

Un elenco minuzioso che, per certi versi, si sovrappone agli strumenti disciplinati dal precedente articolo 4. Inoltre, si evidenzia la mancanza della clausola di chiusura "senza giustificato motivo", che tanti problemi applicativi potrebbe generare, come per esempio i casi del sommelier o dell'artigiano trovati in possesso di strumenti da lavoro fuori dall'abitazione.

Come anticipato, anche i successivi articoli sono di estremo interesse per le attività di Polizia Locale.

Il nuovo art. 4-ter introduce la sanzione amministrativa pecuniaria, compresa tra 200 e 1.000 euro, a carico dell'esercente la responsabilità genitoriale nel caso in cui un minore di anni 18 commetta uno dei reati previsti dagli artt. 4 o 4-bis della stessa Legge n. 110/1975. Misura volta a responsabilizzare chi esercita la potestà genitoriale, che nasce con il cosiddetto "Decreto Caivano" del 2023.

Il nuovo articolo 4-quarter, invece, introduce una serie di sanzioni pecuniarie amministrative e sanzioni accessorie a carico di chi vende ai minori strumenti atti a offendere, anche in forma privata o mediante piattaforme informatiche (quest'ultima in vigore dopo sessanta giorni dalla pubblicazione

ZONE ROSSE PREFETTIZIE Le nuove norme si applicano a "coloro che, nei cinque anni precedenti, siano stati denunciati per delitti non colposi contro la persona o il patrimonio, ovvero per reati in materia di sostanze stupefacenti o armi" quando "nelle predette zone tengono comportamenti violenti, minacciosi o insistentemente molesti (...)".





MANIFESTAZIONI L'art. 7 contiene norme che anticipano l'intervento statale, nell'ambito del cosiddetto modello di prevenzione amministrativa, a un momento precedente la commissione di illeciti.

del Decreto Sicurezza).

La vendita di strumenti atti a offendere ai minori di anni 18 è punita con le sanzioni amministrative pecuniarie, irrogate dal Prefetto e sanzioni accessorie, limitatamente per gli esercizi commerciali, come di seguito riportate:

1^ violazione: da 500 a 3.000 euro e facoltà di emettere la chiusura per massimo 15 giorni;

2^ violazione definitiva: da 1.000 a 6.000 euro e chiusura dello stesso da 15 a 45 giorni;

3^ violazione definitiva: da 2.000 a 12.000 euro e revoca della licenza commerciale; quest'ultima misura accessoria è francamente incomprensibile e sostanzialmente inapplicabile nella maggior parte dei casi.

SICUREZZA NEI LUOGHI SENSIBILI: NUOVI POTERI

L'art. 4 del Decreto Sicurezza interviene, per l'ennesima volta, sugli articoli 9 e 10 del Decreto Legge n. 14 del 20 febbraio 2017, convertito con modificazioni, con Legge n. 48 dell'aprile 2017, ovvero sulla disciplina dell'ordine di allontanamento e del divieto di accesso (meglio conosciuto come Daspo Urbano) che, a partire dalla sua introduzione, ha rappresentato un vulnus per i Comandi di Polizia Locale, vista l'assenza dell'accesso SDI.

Con la modifica il Legislatore ha attribuito nuovi poteri, di sicuro rilievo operativo e non solo, rispettivamente al Prefetto, modificando il citato articolo 9 e al Questore, modificando il citato articolo 10. Limitandoci a nuovi poteri attribuiti al Prefetto, i nuovi commi 3-bis e 3-ter, gli hanno attribuito il potere di individuare ulteriori e specifiche "zone urbane caratterizzate da gravi o ripetuti episodi di criminalità o di illegalità" (anche cosiddette zone rosse o a vigilanza rafforzata), per sei mesi, rinnovabili fino al massimo di 18 mesi, ove applicare l'allontanamento e il divieto di accesso. Queste nuove zone, di individuazione prefettizia, si aggiungono alle altre due zone previste rispettivamente dai commi 1 e 2, individuate direttamente dallo stesso Legislatore nel 2017 e dal comma 3, ovvero zone individuate dal singolo Ente comunale con apposito Regolamento (preferibilmente di Polizia Urbana).

Ma chi sono i nuovi destinatari del provvedimento inibitorio nelle zone rosse? Ebbene i destinatari sono diversi rispetto ai precedenti che, ricordiamolo, sono coloro che impedivano la fruibilità

di infrastrutture, fisse e mobili, ferroviarie, aeroportuali, marittime e tpl (comma 1) oppure chi nelle stesse zone, a prescindere dalla compromissione della fruibilità dei luoghi, commetta gli illeciti stabiliti dallo stesso Legislatore nel comma 2 (ubriachezza, atti contrari alla pubblica decenza, commercio su aree pubbliche senza SCIA, parcheggiatori abusivi, vendita biglietti per manifestazioni sportive non autorizzata) e ora anche "chi tiene, nelle stesse aree, comportamenti violenti, minacciosi o insistentemente molesti, da cui derivi un concreto pericolo per la sicurezza". In tal modo si estende la possibilità dell'"ordine di allontanamento", emesso direttamente dall'organo di polizia per 48 ore, anche a carico di chi ha comportamenti violenti che minano la sicurezza. Contorni abbastanza incerti e lasciati alla valutazione del singolo operatore che dovrà assumersi la responsabilità di limitare la libertà di circolazione!

Le nuove norme riferite alle "zone rosse" prefettizie, invece, individuano destinatari diversi rispetto ai precedenti. Infatti, si applicano a "coloro che, nei cinque anni precedenti, siano stati denunciati per delitti non colposi contro la persona o il patrimonio, ovvero per reati in materia di sostanze stupefacenti o armi" quando "nelle predette zone tengono comportamenti violenti, minacciosi o insistentemente molesti, che impediscono la libera e piena fruibilità delle stesse e determinano una situazione di concreto pericolo per la sicurezza".

Il punto critico è appunto il fatto che può essere limitata la libertà di circolazione a un soggetto non ancora condannato. Trattasi di un provvedimento

di genesi incerta, un misto tra sanzione amministrativa, misura di prevenzione e misura di polizia.

CONTROLLO DURANTE

LE MANIFESTAZIONI PUBBLICHE

L'art. 7 del Decreto Sicurezza contiene norme che anticipano l'intervento statale, nell'ambito del cosiddetto modello di prevenzione amministrativa, a un momento precedente la commissione di illeciti, prevedendo una nuova ipotesi di perquisizioni di iniziativa sul posto e una nuova forma di accompagnamento preventivo, con effetti rischiosi sul bilanciamento tra le esigenze di ordine pubblico e il rispetto dei diritti costituzionalmente garantiti come la libertà personale, ex articolo 13, la libertà di riunione, ex articolo 17 e la libertà di manifestare il proprio pensiero, ex articolo 21.

Provando ad analizzare separatamente i due istituti, il primo comma dell'art. 7 del Decreto Sicurezza, modifica l'art. 4 della Legge n. 152 del 22 maggio 1975 ("Disposizioni a tutela dell'ordine pubblico"), ampliando i casi in cui si può dar corso alle perquisizioni sul posto, senza autorizzazione preventiva della magistratura, da parte della polizia giudiziaria e degli ufficiali e agenti di pubblica sicurezza, in situazioni di necessità e urgenza.

In sostanza, ora è consentito procedere alla perquisizione sul posto in occasione di servizi espletati in occasione di manifestazioni in luogo pubblico o aperto al pubblico e di operazioni di polizia anche destinate alla prevenzione di reati che turbino l'ordine e la sicurezza pubblica in luoghi caratterizzati da un consistente afflusso di persone. Quindi anche nelle stazioni, nelle piazze e nelle strade interessate dalla cosiddetta movida.

Si amplia, inoltre, il fronte della ricerca: non più solo per armi ed esplosivi ma anche "strumenti atti a offendere". Quindi non solo per ricercare bastoni, catene, bulloni e sfere metalliche, ma anche oggetti di uso comune, ampliando, quindi, il presupposto "legittimante" la perquisizione sul posto.

Altra novità, di non poco conto, è la riformulazione del presupposto soggettivo. Non basta più che la presenza o l'atteggiamento del soggetto sui luoghi "non appaiono giustificabili" ma che la sua presenza e il suo atteggiamento "appaiano costituire un pericolo attuale per la sicurezza o per l'incolumità pubblica o individuale". Questa clausola appare, più selettiva e limitativa dei poteri ora ampliati a dismisura, ma comunque basata su un giudizio personale e discrezionale.

Passando ad analizzare il secondo istituto, sopra accennato, il secondo comma dello stesso articolo 7 introduce nel nostro ordinamento il nuovo art. 11-bis nel Decreto Legge n. 59 del 21 marzo 1978 ("Norme penali e processuali per la prevenzione e la repressione di gravi reati"), convertito con Legge n. 191 dell'8 aprile 1978, attribuendo agli ufficiali e agli agenti di polizia, nel corso di servizi di ordine e sicurezza pubblica in occasione di manifestazioni, la facoltà di accompagnare negli uffici soggetti per i quali, in relazione a specifiche circostanze di tempo e di luogo, sussista un fondato motivo di ritenere che pongano in essere condotte di concreto pericolo per il pacifico svolgimento della manifestazione, e trattenendole per il tempo strettamente necessario agli accertamenti, comunque non oltre dodici ore. Sistematicamente il nuovo articolo segue l'articolo 11, stessa Legge, che disciplina, come noto, il fermo per identificazione, finalizzato esclu-

CONTROLLI DI POLIZIA STRADALE L'art. 8 inserisce un nuovo delitto per il conducente che, dopo l'invito a fermarsi rivolto dagli organi di polizia stradale, si dia alla fuga con modalità tali da mettere in pericolo l'altrui incolumità.



Credit: Foto di EBSG 1879 da pixabay.com/it

sivamente all'identificazione di persone in caso di rifiuto di declinare le proprie generalità o in caso di dichiarazioni di generalità false. Il nuovo accompagnamento, quindi, appare avere una chiara funzione preventiva e di gestione dell'ordine pubblico, volta a sottrarre dal contesto della manifestazione soggetti ritenuti potenzialmente pericolosi, prima che compiano condotte illecite.

Numerose sono, però, le criticità da segnalare:

- certamente il Legislatore poteva fare uno sforzo e precisare meglio chi è il personale di polizia legittimato, in quanto la dicitura ufficiali e agenti di polizia non brilla per chiarezza e si presta a qualche pericolosa interpretazione;
- il controllo dell'Autorità giudiziaria si esaurisce con la comunicazione al Pubblico ministero;
- l'accompagnamento coattivo, fino a dodici ore di permanenza, potrebbe configurare la limitazione della libertà personale piuttosto che la libertà alla circolazione;
- quali sono gli ulteriori accertamenti che legittimano il trattenimento per dodici ore;
- vaghezza del giudizio prognostico fondato sul "concreto pericolo".

Sempre in tema di manifestazioni pubbliche anche gli articoli 9 e 10 del Decreto Sicurezza hanno modificato l'assetto normativo. In particolare, l'articolo 9, apparentemente in controtendenza rispetto all'atteggiamento più repressivo, ha depenalizzato alcune condotte penalmente rilevanti previste rispettivamente dagli articoli 18 e 24 TULPS.

Per quanto detto assume, quindi, rilevanza amministrativa:

- il comportamento di chi promuove, anche a mezzo reti informatiche, chat e social, o prende la parola in una riunione pubblica senza aver effettuato il prescritto preavviso al Questore entro i tre giorni precedenti (art. 18, comma 3, TULPS), ora punito con sanzione amministrativa pecuniaria da 1.000 a 10.000 euro;
- il comportamento di chi non ottempera alle

prescrizioni o al divieto impartito dal Questore in relazione alla manifestazione (art. 18, comma 5 TULPS), ora punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da 1.000 a 12.000 euro;

- il comportamento di chi si rifiuta di ottemperare all'ordine di scioglimento della riunione (art. 24, comma 3 TULPS), ora punito con la sanzione amministrativa pecuniaria da 2.000 a 20.000 euro. Previste, poi, altre sanzioni amministrative, con l'introduzione dei commi dal 6 al 10 nel citato articolo 18, che configurano altri comportamenti meritevoli di punizione, come per chi non ottempera alle limitazioni poste alla circolazione stradale o non rispetti l'itinerario autorizzato, fattispecie molto utile per le Polizie Locali, oppure per chi durante la manifestazione intralcia un servizio di soccorso pubblico, ovviamente fatta salva la configurabilità di altri reati, come l'interruzione di pubblico servizio, ex articolo 340 c.p., o di chi turba il pacifico svolgimento della stessa, addirittura con sanzioni fino a 20.000 euro, per chi ha il volto travisato per impedire il riconoscimento.

MODIFICHE APPORTATE AL CODICE DELLA STRADA

Il Legislatore, come di consueto, utilizza i cosiddetti "pacchetti sicurezza", per intervenire sulle norme del Codice della Strada. E non poteva smentirsi. Una delle modifiche, a parere di chi scrive, più importanti dal punto di vista operativo, è quella prevista dall'articolo 8 del Decreto Sicurezza, che ha introdotto il nuovo comma 7-bis nell'articolo 192 del Codice della Strada, articolo già recentemente modificato dal Decreto Sicurezza del 2025, che inserisce un nuovo delitto, punito con la reclusione da sei mesi a cinque anni, per il conducente che, dopo l'invito a fermarsi rivolto dagli organi di polizia stradale, sia in assetto di posto di controllo, ex comma 1, che da posto di blocco, ex comma 4, si dia alla fuga con modalità tali da mettere in pericolo l'altrui incolumità.

Dal punto di vista strutturale, la condotta penalmente rilevante è configurata come una fattispecie di pericolo concreto e, quindi, occorrerà descrivere

le modalità della fuga, dando risalto alla velocità elevata, ai sorpassi azzardati, al non rispetto del semaforo rosso e, in generale, a tutte le condotte chiaramente pericolose per gli altri. Di conseguenza la mera fuga, nonostante l'alt intimato, senza creare alcun pericolo, resta a rilevanza amministrativa, punita dal comma 6 stesso articolo 192.

Dal punto di vista sanzionatorio colpisce la determinazione anche delle sanzioni accessorie ovvero la sospensione della patente di guida da un anno a due anni, con il ritiro immediato, e la confisca del veicolo, con le modalità di cui all'articolo 213 del Codice della Strada.

Trattasi, dunque, di un quadro sanzionatorio complessivo molto duro, con sanzioni accessorie amministrative di immediata e dirompente ap-

**Un nuovo delitto
introdotto
dal Decreto
Sicurezza punisce
con la reclusione
da sei mesi a cinque
anni il conducente
che in caso di posto
di blocco si dà alla
fuga e finisce
con il mettere
a rischio
l'incolumità
di terze persone**

Tra i nuovi compiti che il provvedimento assegna alla Polizia Locale ci sono il controllo sulle armi e sui minori anche attraverso il coinvolgimento dei genitori

plicazione. Ne è la chiara dimostrazione anche la previsione della possibilità dell'arresto in flagranza differito, con l'introduzione del comma 1-ter all'articolo 382-bis del Codice di procedura penale, da effettuare entro le 48 ore successive al fatto. Arresto in flagranza differito già previsto da questo Decreto Sicurezza anche per altri reati.

La seconda novità apportata dal Parlamento in sede di conversione, riguarda la modifica dell'articolo 7, comma 15-bis del Codice della Strada, che punisce i parcheggiatori abusivi che invadono le nostre città. In sede di conversione, infatti, l'articolo 6 del Decreto ha sostituito integralmente il citato comma 15-bis. Una modifica molto importante in quanto ha depenalizzato la condotta della reiterazione, che prima era punita con l'arresto da sei mesi a un anno e con ammenda da 2.000 a 7.000 euro, mentre ora è punita con la sanzione ammi-

nistrativa da 1.538 a 6.190 euro (esattamente il doppio della sanzione prevista per la prima violazione). Ha, poi, reintrodotto l'ipotesi penalmente rilevante per la terza violazione, affiancandola all'ipotesi penale, già presente, dell'impiego di minori, ma innalzando la pena detentiva prevista, ovvero arresto da otto (in luogo di sei) a diciotto (in luogo di dodici) mesi e la sanzione pecuniaria penale, che è passata da 3.000 (in luogo di 2.000) a 8.000 (in luogo di 7.000) euro.

IN CONCLUSIONE, ALCUNE BREVI RIFLESSIONI

Come premesso, dal 2008 ai giorni nostri, dunque in diciotto anni, si sono susseguiti una decina di "Pacchetti Sicurezza", che hanno via via ampliato a dismisura i compiti e, di conseguenza, i doveri delle Polizie Locali in Italia. Solo tenendo in considerazione il Decreto Sicurezza che è oggetto del presente lavoro di analisi, ci sono ulteriori compiti. A titolo esemplificativo, occorrerà per il futuro effettuare i controlli sulle armi e sui minori, con il coinvolgimento dei genitori (vedi gli articoli 1 e 2), far rispettare le zone a vigilanza rafforzata



individuata dal Prefetto (vedi a questo proposito l'articolo 4), occorrerà perseguire tutti coloro che si renderanno responsabili del nuovo delitto di fuga pericolosa (vedi l'articolo 8), occorrerà concorrere per garantire l'ordine pubblico, verificare la legittimità delle persone a stazionare in determinati luoghi (vedi, a questo proposito, gli articoli 9 e 10). Per questo appare non più rimandabile la riforma della Legge quadro n. 65 del 7 marzo 1986, esattamente dopo quarant'anni e ora in discussione in Parlamento. Non è più rimandabile una contrattazione separata e occorre l'accesso senza se e senza ma allo SDI.

Peccato, però, che gli organici delle Polizie Locali italiane siano spaventosamente in affanno. Basti pensare che negli ultimi 15 anni (2009-2024) si sono perse 11.400 unità, passando da quasi 60.000 a meno di 50.000, con l'età media sempre più alta. Ebbene, sul punto, il Decreto di cui stiamo discutendo nulla prevede, se non assunzioni a tempo determinato e deroghe per il pagamento del lavoro straordinario al personale di Polizia Locale, anche attraverso i proventi derivanti dal pagamento delle sanzioni per le violazioni del Codice della Strada: norme poco incisive e con effetti limitati nel tempo. È stata persa l'ennesima occasione.

Per attuare le nuove disposizioni in materia di pubblica sicurezza e di sicurezza urbana, soprattutto nei grandi e medi centri delle nostre città, spesso invase da giovani, nelle cosiddette zone-movida, occorrono adeguate risorse umane, per garantire quello standard minimo di efficienza e presenza costante sui territori, magari per tutte le ventiquattro ore. Occorre investire sulle Polizie Locali, per garantire sicurezza e aumentare la percezione della stessa da parte dei cittadini. Questo chiedono le nostre città: mezzi e uomini a presidiare le strade, per prevenire e, se occorre, reprimere comportamenti illeciti.

Luigi De Simone

Comandante della Polizia Locale di Giugliano in Campania (NA), docente e relatore in materie giuridiche e di polizia, giornalista pubblicista



Prepariamoci a salutare definitivamente il modello cartaceo, privo di MRZ funzionale. Dal 3 agosto 2026 non avrà più valore a livello unionale e di Spazio Economico Europeo... ma non in Italia!

Ogni cosa è legata a un inizio e a una fine, in un ciclo che viene a determinarsi dagli eventi, ma anche, come nel caso dei documenti, dall'evolversi delle norme unionali di riferimento che, in una logica fortemente connessa al concetto di rafforzamento della sicurezza dei documenti di identità, pone il limite di validità alle carte d'identità prive di un MRZ funzionale cui, a decorrere dal prossimo 3 agosto a livello unionale e di Spazio Economico Europeo, diremo addio, salvo "retromarce" dell'ultimo momento



Vecchia CARTA D'IDENTITÀ ADDIO!



Nell'ambito del controllo documentale, l'addio alle carte d'identità prive di un MRZ funzionale che, per quanto riguarda l'Italia interesserà esclusivamente i documenti su supporto "tradizionale" (ossia cartaceo), non è da annoverare tra le novità del momento, in quanto già previsto dal regolamento 2019/1157 in un'ottica volta all'elevazione degli standard di sicurezza nel contrasto alle frodi nei documenti di viaggio, rendendo la carta d'identità un elemento chiave nella lotta al terrorismo, alla criminalità organizzata e al furto di identità.

DOCUMENTO CONFORME AL MODELLO UNIONALE

Il regolamento (UE) 2019/1157 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, ha per primo istituito la carta d'identità europea, ossia un documento d'identità elettronico destinato a sostituire e standardizzare i vari modelli di carta d'identità in uso negli Stati membri dell'Unione europea e nello Spazio Economico Europeo, la cui applicazione ha avuto effetto a decorrere dal 2 agosto 2021. La Corte di Giustizia dell'Unione Europea, tuttavia, con la sentenza del 21 marzo 2024 nella causa C61-22, ne ha dichiarato l'invalidità, mantenendone gli effetti fino all'introduzione del regolamento (UE) 2025/1208 del Consiglio del 12 giugno 2025, recante "rafforzamento della sicurezza delle carte d'identità dei cittadini dell'Unione e dei titoli di soggiorno rilasciati ai cittadini dell'Unione e ai loro familiari che esercitano il diritto di libera circolazione" (Testo rilevante ai fini del SEE).

Per la realizzazione della carta d'identità unionale, è prevista l'adozione di supporti in policarbonato o polimero sintetico equivalente, atti a consentire di contemplare le norme minime di sicurezza stabilite nel documento dell'Organizzazione Internazionale per l'Aviazione Civile 9303 (ICAO) e le prescrizioni conformi alle lettere c), d), f) e g) dell'allegato del regolamento (CE) n. 1030/2002, come modificato dal

regolamento (UE) 2017/1954, rispetto a materiali; tecniche di stampa; protezione contro la copiatura; tecniche di personalizzazione.

Inoltre, i dati presenti nelle carte d'identità devono essere conformi ai contenuti della Parte 5 del Documento 9303 (ICAO), con riguardo alle specifiche dei documenti di viaggio a lettura ottica MRTD (Machine Readable Travel Documents) che prevedono la presenza, rispettivamente sul recto e sul verso del documento di:

RECTO (nella foto indicato con A): una zona di ispezione visiva VIZ (Visual Inspection Zone), contenente la denominazione del documento, la fotografia del titolare, i dati anagrafici e i dati relativi a emissione e validità;

VERSO (indicato con B) una zona a lettura ottica MRZ (Machine Readable Zone) contenente alcune delle informazioni della zona di ispezione visiva sotto forma di sequenza di caratteri alfanumerici e simboli che può essere letta da appositi lettori al fine di agevolare il controllo dei documenti di viaggio.

CARTE D'IDENTITÀ SENZA MRZ FUNZIONALE

Come accennato, le carte d'identità che non soddisfano i requisiti imposti in ordine agli standard minimi di sicurezza o che non includono un MRZ funzionale cesseranno di essere valide entro il 3 agosto 2026, così per come stabilito sia dal regolamento (UE) 2019/1157, dichiarato invalido, che dal regolamento (UE) 2025/1208 in attuazione di vigenza.

Considerando che la carta d'identità su supporto cartaceo Modello 1994 non include, come invece prescritto dal regolamento (UE) 2019/1157 e dal regolamento (UE) 2025/1208, un MRZ funzionale, ossia una Machine Readable Zone (Zona a Lettura Ottica) essa cesserà di essere valida a decorrere dal 3 agosto 2026.

COSA DEVONO FARE I CITTADINI

In definitiva e all'atto pratico, attesa la prossimità del pensionamento della carta d'identità cartacea (quella

priva di MRZ funzionale obbligatorio nei documenti di nuova generazione), i cittadini, anche prima della scadenza della propria carta d'identità, dovranno recarsi presso gli uffici comunali per richiedere l'emissione della C.I.E. (La Carta di Identità Elettronica), documento a elevata tecnologia, utile e utilizzabile non solo per l'attraversamento delle frontiere, ove e quando previsto, ma anche ai fini dell'identificazione digitale per accedere, in tutta sicurezza, a ciascuno dei servizi online offerti dalla Pubblica Amministrazione. Fin qui tutto bene... forse! ... poiché, nell'ambito dell'approvazione di un decreto-legge che introduce disposizioni urgenti in materia di sport, per lo svolgimento di grandi eventi e l'efficacia del documento di identità, il Consiglio dei ministri riunitosi il 16 giugno 2026, ha stabilito che "le carte d'identità cartacee non ancora scadute manterranno la propria validità fino alla naturale scadenza, anche oltre il termine del 3 agosto 2026, per determinate finalità e nei rapporti con la pubblica amministrazione e con i soggetti che erogano pubblici servizi. Nelle more del rilascio della carta d'identità elettronica - continua il comunicato stampa dell'esecutivo - i comuni potranno inoltre rilasciare un documento di identità provvisorio". Ciò detto le carte d'identità cartacee ancora in corso di validità - non conformi al contenuto del regolamento (UE) 2025/1208 - potranno ancora essere utilizzate per l'attraversamento delle frontiere? Ad una prima lettura sembrerebbe proprio di no! Come sempre vi terremo informati!

Gianluca Fazzolari

Sostituto Commissario Coordinatore 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. Il testo che precede rispetta esclusivamente l'interpretazione dell'autore e non impegna in modo alcuno l'Amministrazione dello Stato di appartenenza. Le immagini e le informazioni presenti in questo articolo provengono esclusivamente da fonti ufficiali e sono state inserite a solo scopo orientativo. È probabile che dei documenti qui riprodotti esistano altri modelli o versioni, pertanto non è possibile garantire che una o più immagini riproduca esattamente un documento adottato ufficialmente.

STREET TUTOR / INFORMATORI CIVICI: UN PROGETTO INFORMATIVO DI SUPPORTO ALLA SICUREZZA URBANA



Il fenomeno della “movida” e la crescente presenza di gruppi giovanili problematici, spesso definiti come baby gang, rappresentano una sfida per le comunità urbane di molte città italiane. Per affrontare queste situazioni non bastano azioni repressive: serve anche un lavoro di prevenzione, informazione e mediazione sul territorio.

In Emilia-Romagna, la figura dello **Street Tutor** è già riconosciuta dalla Legge Regionale n. 24/2003 e formata secondo quanto previsto dal D.M. 6 ottobre 2009, con un percorso aggiuntivo specifico. Queste figure operano a supporto delle istituzioni per favorire il rispetto delle regole di civile convivenza, in particolare nei contesti ad alta frequentazione giovanile.

Partendo da questa esperienza, **Top Secret Investigazioni e Sicurezza Srl** e **Top Secret Servizi Fiduciari Srl** hanno sviluppato un progetto analogo, denominato **Street Tutor / Informatori civici**, pensato per essere applicato anche al di fuori dalla Emilia-Romagna. Il modello si basa su un'attività di prossimità,

orientata non solo al controllo, ma soprattutto al dialogo e alla prevenzione: i nostri operatori informano i cittadini, in particolare i giovani, sulle regole di buona condotta e sul rispetto del **Regolamento di Polizia Urbana** del Comune in cui il servizio viene svolto.

Il progetto ha già trovato applicazione in decine di città italiane, tra cui realtà di rilievo come **Padova, Brescia, Udine, Monza** e molti altri Comuni di diverse dimensioni. I riscontri sono stati positivi: la presenza degli Street Tutor o Informatori Civici, contribuisce a ridurre tensioni, prevenire comportamenti a rischio e favorire una maggiore collaborazione tra cittadini, Polizia Locale e Amministrazioni.

Il valore aggiunto di questa iniziativa sta nell'approccio **proattivo ed educativo**, che affianca alle tradizionali azioni di vigilanza un ruolo di mediazione culturale e sociale, promuovendo sicurezza percepita e responsabilità condivisa.

Con il progetto **Street Tutor / Informatori civici**, le Amministrazioni locali hanno dunque a disposizione uno strumento flessibile, efficace e già sperimentato, capace di supportare la Polizia Locale nella gestione quotidiana delle dinamiche urbane, rafforzando il senso di comunità e il rispetto delle regole come bene comune.

Il nostro personale è formato da IUSI



Per maggiori informazioni:
www.topsecret.it
info@topsecret.it

Il cerimoniale come diritto pubblico applicato nella Polizia Locale

Ogni riflessione su questo tema, soprattutto quando riferito al Corpo, parte dalla sua natura più autentica: quella di sistema ordinato di regole, principi e comportamenti attraverso cui le istituzioni rendono visibile la propria funzione nello spazio pubblico.



The image shows three Italian Carabinieri officers in their standard uniforms, including dark blue jackets with white piping, white gloves, and white peaked caps. They are standing in a row next to a line of white patrol cars equipped with blue emergency lights. The background features a stone building with arched windows and a street sign. The overall scene is set in an urban environment during the day.

QUANDO LA FORMA è sostanza

Il cerimoniale trae origine dal Cerimoniale di Stato e trova in esso il proprio fondamento giuridico e istituzionale. Il D.P.C.M. 14 aprile 2006, integrato dal D.P.C.M. 16 aprile 2008, **costituisce l'ossatura normativa in materia di precedenze, presidenza delle cerimonie, rappresentanza e uso dei simboli.** A queste fonti si affiancano le circolari del Cerimoniale di Stato e la manualistica istituzionale, nonché gli strumenti elaborati da ANCI, che hanno reso maggiormente applicabili tali regole nel contesto degli enti locali.

LA FORMA REGOLA LE RELAZIONI

Il cerimoniale comunale rappresenta, dunque, una declinazione coerente di un sistema unitario, nel quale la forma assume valore sostanziale: esprime l'ordine delle istituzioni, ne regola le relazioni e restituisce dignità alla funzione pubblica. All'interno di questo quadro si collocano anche le discipline regionali, come la Deliberazione della Giunta regionale lombarda 24 marzo 2005, n. VII/21216, relativa all'uso delle uniformi e ai servizi di rappresentanza della Polizia Locale. Tali fonti specificano e rafforzano, sul piano operativo, principi già definiti a livello statale.

ORDINE GIURIDICO DELL'ENTE

Il fondamento del cerimoniale si rinviene nei principi costituzionali di legalità, imparzialità e buon andamento. Applicare correttamente le precedenze, predisporre inviti coerenti, curare la disposizione delle autorità e la gestione dei simboli significa rendere visibile l'ordine giuridico dell'ente. In questo senso, il cerimoniale è diritto pubblico applicato nella sua forma più immediata e percepibile.

Accanto al sistema delle fonti opera, però, una componente essenziale: quella delle consuetudini, del buonsenso e della gestione armoniosa delle relazioni istituzionali. Non ogni aspetto è normato in modo puntuale. Molte situazioni richiedono equilibrio, capacità di adattamento e sen-



NAPOLI Il 20 gennaio 2026 giornata di festa per la Polizia Locale del capoluogo campano che ha celebrato, nella ricorrenza del patrono San Sebastiano Martire, il 165° anniversario della Fondazione del Corpo.

sibilità organizzativa. È proprio in questo spazio che il cerimoniale si qualifica come competenza professionale: nell'applicazione coerente delle regole, integrata da una lettura intelligente del contesto. In tale sistema, la Polizia Locale assume un ruolo centrale.

LA MISSIONE DELLA POLIZIA LOCALE

Durante una cerimonia istituzionale, il Corpo rappresenta il punto di raccordo tra organizzazione amministrativa, rappresentanza pubblica e gestione operativa dell'evento. Accoglie le autorità, coordina i movimenti, tutela il gonfalone e contribuisce a garantire che le regole trovino concreta applicazione. L'ordine, in una cerimonia, non coincide con la sola assenza di disordini: si manifesta nella chiarezza dei ruoli, nel rispetto delle precedenze, nella corretta gestione dei simboli e nella coerenza dei comportamenti. In questa dimensione la Polizia Locale, in tali contesti, esprime pienamente la propria funzione istituzionale.

A San Sebastiano il Corpo è chiamato a rendere visibile la propria identità istituzionale e il proprio ruolo nella comunità

DATA FONDAMENTALE

Un caso emblematico è rappresentato dalla celebrazione di San Sebastiano, patrono della Polizia Locale, che in molti casi coincide con la festa del Corpo di Polizia Locale stesso. Il 20 gennaio costituisce uno dei momenti nei quali il Corpo è chiamato a rendere visibile la propria identità istituzio-

FERRARA La cerimonia per la festa di San Sebastiano Martire al Teatro comunale.





GONFALONE È un elemento centrale di rappresentanza. Nella foto, un momento della celebrazione di San Sebastiano con enomi e giornata di festa per la Polizia Locale di Rho.

Il cerimoniale si qualifica come competenza professionale nell'applicazione coerente delle regole, integrata da una lettura intelligente del contesto

nale e il proprio ruolo all'interno della comunità. La celebrazione può assumere una dimensione civile, religiosa o mista. La distinzione tra i contesti è essenziale. Il luogo di culto segue una propria ritualità: le autorità civili partecipano con atteggiamento composto, senza sovrapporsi al rito e il gonfalone trova collocazione laterale e discreta. Nella parte civile, invece, si realizza pienamente la rappresentanza istituzionale, con applicazione delle regole di precedenza, presidenza e disposizione. Il primo atto formale della cerimonia può considerarsi l'invito. Esso definisce il livello dell'evento e ne orienta l'intera organizzazione. La firma del Sindaco, quale rappresentante dell'ente, conferisce uf-

ficialità alla celebrazione. La scelta dei destinatari produce effetti diretti sull'assetto protocolle: invitare autorità di rilievo implica l'applicazione delle relative regole di precedenza. La disposizione delle autorità rappresenta, infatti, uno dei momenti più delicati. Il principio generale prevede che il centro sia occupato dall'autorità che presiede, attorno alla quale si organizza la collocazione degli altri partecipanti secondo l'ordine di precedenza. Nella prassi, tale disposizione può variare in relazione alla conformazione degli spazi. Accanto alla tradizionale regola della destra - riferita alla destra dell'autorità che presiede - si riscontrano soluzioni a scalare o disposizioni lineari, soprattutto in presenza di platee o panche. Ciò che rileva è la coerenza complessiva e la leggibilità dell'assetto, che deve rendere percepibile l'ordine istituzionale senza rigidità formali. Il gonfalone comunale costituisce un elemento centrale della rappresentanza. Esso esprime l'identità giuridica e storica dell'ente e richiede tutela, decoro e personale formato. La normativa regionale lombarda, ad esempio, individua nei servizi d'onore e di scorta ai simboli funzioni proprie della Polizia Locale, confermando una prassi consolidata: i simboli dell'ente devono essere accompagnati da personale in uniforme. La scorta al gonfalone rappresenta, quindi, una funzione di rilievo istituzionale. Non si tratta di un'attività accessoria, ma di una modalità attraverso cui il Corpo contribuisce a rendere visibile l'ente e a garantirne la rappresentanza. La celebrazione di San Sebastiano può diventare un modello organizzativo per tutte le cerimonie dell'ente. Definire

Per il corpo di Polizia Locale quello del cerimoniale rappresenta, senza alcun dubbio, uno dei momenti nei quali il ruolo istituzionale impersonificato emerge con maggiore evidenza. Esso incide sul modo in cui la Pubblica Amministrazione si presenta e viene percepita da parte dello spettatore

la natura dell'evento, individuare la presidenza, gestire correttamente inviti e precedenza, garantire uniformità nell'abbigliamento e distinguere i contesti consente di costruire cerimonie ordinate e coerenti. Anche la divisa assume un valore sostanziale. L'uniformità visiva, la cura del portamento e l'uso corretto degli accessori contribuiscono a rafforzare l'immagine dell'ente e del Corpo. Accanto agli aspetti cerimoniali, ogni evento richiede una pianificazione organizzativa e di sicurezza. La gestione degli spazi, dei flussi e delle presenze costituisce parte integrante dell'attività. Nei contesti più complessi, la pianificazione di safety e security si integra con il cerimoniale, contribuendo a garantire ordine, decoro e sicurezza. Il cerimoniale rappresenta, quindi, una forma di responsabilità istituzionale. Esso incide sul modo in cui la Pubblica Amministrazione si presenta e viene percepita. Per la Polizia Locale, il cerimoniale costituisce uno dei momenti nei quali il ruolo istituzionale emerge con maggiore evidenza. Attraverso comportamenti coerenti, simboli tutelati e regole rispettate, il Corpo rende visibile l'ordine giuridico dell'ente e rafforza il rapporto con la comunità. Il cerimoniale può definirsi, in sostanza, uno strumento di buona amministrazione: il luogo in cui il diritto pubblico diventa percepibile, la forma sostiene la sostanza e la Polizia Locale si afferma come presidio autorevole della legalità istituzionale.

Federica Curcio

Vice Comandante Polizia Locale
Centro Martesana (Cassina de' Pecchi - Bussero)

Sicurezza e prevenzione: analizziamo il ruolo centrale dell'articolo 230 del Codice della Strada

La Legge 177/2024 rafforza la disciplina, introducendo un premio in punti per i corsi extracurricolari e consolidando il legame tra istruzione e accesso alla patente di guida. Una strategia pubblica che unisce Ministero, ACI e soggetti specializzati per formare conducenti responsabili (Gazzetta Ufficiale; Normattiva).



PolMeel
L'UNICO MANGIALE DEI POLI
**DRIVE
DIFFERENT**

gruppo | laBconsulenze
agencia strategica

...einy
A POLI SCALE
**PECT
RSELF**

laBconsulenze
agencia strategica

EDUCAZIONE STRADALE

la SCUOLA come presidio



L'educazione stradale, nell'ordinamento italiano, nasce come scelta di politica pubblica ancor prima di essere concepita come norma di regolamentazione. Se si vuole comprenderne la traiettoria, occorre ribaltare la classica prospettiva accademica. Il baricentro della sua articolazione, va ricercato nell'articolo 230 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che non si limita solo a dettare consigli o raccomandazioni, bensì codifica un precetto chiaro: l'obbligatorietà di percorsi formativi proiettati alla sicurezza della circolazione e ai comportamenti di guida. I destinatari? I giovani, dove il raggio di azione è totale, in quanto il vincolo didattico investe i piani di studio scolastici di ogni ordine e grado, partendo dalle scuole materne fino ai licei.

PARTE INTEGRANTE DELL'ISTRUZIONE PUBBLICA

La disposizione è chiara nel concetto e ambiziosa nell'attuazione. L'educazione alla sicurezza stradale, infatti, diventa parte integrante del tessuto dell'istruzione pubblica in una logica preventiva: se la strada è uno spazio di regole e responsabilità, allora la conoscenza di quelle regole deve arrivare prima dell'abilitazione alla guida.

Per concretizzare questa visione rispetto all'importanza della "formazione preventiva", il legislatore, già nel 1992, stabilisce un percorso dettagliato, un piano con implicazioni di costo, dunque non un percorso occasionale. Il modello dell'articolo 230 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285, infatti, nel suo testo originale, è il punto di collaborazione istituzionale, una vera sinergia tra il Ministero dell'Interno, dei Trasporti, dei Lavori Pubblici e della Pubblica Istruzione, incaricati

dell'attuazione dei programmi, combinati con il contributo dell'Automobile Club d'Italia e delle organizzazioni e associazioni con comprovata esperienza nella prevenzione e sicurezza stradale (ACI; Gazzetta Ufficiale).

I SOGGETTI COINVOLTI

Accanto al ruolo centrale dell'articolo 230 del Codice della Strada, dunque, è utile distinguere con precisione i soggetti che, a diverso titolo, concorrono alla sua attuazione ognuno con un proprio compito:

> I ministeri (dell'Interno, dei Trasporti, dei Lavori Pubblici e della Pubblica Istruzione): hanno la funzione di indirizzo e coordinamento, cioè definiscono il quadro generale, individuano gli obiettivi promuovendo l'omogeneità degli interventi e garantendo che l'educazione stradale non resti affidata alla sensibilità del singolo istituto o territorio. Il loro compito è quello di trasformare un principio normativo in una strategia pubblica coerente. Capace di mantenere continuità nel tempo e di adattarsi all'evoluzione dei bisogni formativi.

> La scuola: è il luogo dove, per natura, l'educazione stradale fattivamente trova il suo campo di applicazione. Rappresenta il terreno in cui questa strategia prende forma concreta. È qui che l'educazione stradale diventa esperienza "educativa", linguaggio condiviso e comportamento appreso. L'ultima guida scolastica è il Ministero dell'Istruzione e del Merito attraverso protocolli d'intesa e lavoro condiviso, in particolare da EduStrada e altre attività nell'educazione alla mobilità sicura e sostenibile (Ministero dell'Istruzione e del Merito; ACI). Il risultato è una presenza più continua dell'educazione stradale nella vita scolastica, con moduli e materiali costante-

mente aggiornati che rendono questa evoluzione significativa sul piano culturale. La funzione della scuola, quindi, non è soltanto quella della trasmissione delle regole, bensì di farle comprendere e interiorizzare affinché vengano riconosciute come parte della cittadinanza. Proprio perché raggiunge i giovani in una fase decisiva della loro formazione, la scuola è il primo presidio in grado di incidere sulle abitudini future, costruendo consapevolezza ancor prima del raggiungimento dell'abilitazione alla guida.

L'educazione alla sicurezza stradale diventa parte integrante del tessuto dell'istruzione pubblica in una logica preventiva: se la strada è uno spazio di regole e responsabilità, la loro conoscenza deve arrivare prima dell'abilitazione

La prevenzione,
per funzionare,
deve essere
costante.

Non basta ricordare
le regole, bisogna
farle diventare parte
integrante del
contesto formativo.
Va costruita,
nel tempo,
una radicata cultura
al loro rispetto

>Gli enti specializzati (tra i quali l'ACI): svolgono un ruolo tecnico/operativo di grande rilievo. Essi mettono a disposizione competenze specifiche, materiali didattici, esperienze sul campo e strumenti di supporto che consentono di rendere l'educazione stradale più concreta e più vicina alla realtà della circolazione. Il loro contributo è fondamentale perché collega la dimensione teorica della formazione (appresa nelle scuole), alla dimensione pratica della mobilità, offrendo contenuti aggiornati, adatti a parlare ai diversi destinatari in modo efficace e chiaro.

RETE DI COMPETENZE

Alla base di questo quadro di riferimento c'è una scelta chiara: la sicurezza stradale non è demandata a un solo attore, ma a una rete di competenze. I ministeri forniscono il coordinamento politico-governativo, la scuola garantisce la continuità educativa, l'ACI e gli enti specializzati offrono supporto tecnico e progettuale, apportano capacità operativa e materiale didattico per progetti specifici (ACI, "Educazione stradale e formazione alla mobilità sicura").

Questa architettura è progredita senza perdere coerenza. L'educazione stradale, dunque, non è solo la trasmissione di nozioni, ma la costruzione di comportamenti. Il suo obiettivo è plasmare abitudini e la percezione del rischio, incidendo sia sul piano individuale che collettivo.

In altre parole, la legge entra nell'educazione prima che le persone diventino automobilisti, come protezione per prevenire violazioni, incidenti o condotte imprudenti.

Il punto più recente di questa normativa è la Legge n. 177 del 25 novembre 2024, che interviene sul Codice della Strada e introduce anche il comma 2-ter nell'articolo 230 CdS.

La norma riconosce un effetto positivo tangibile alla partecipazione a corsi extracurricolari di educazione stradale, organizzati dalle istituzioni scolastiche secondarie di secondo grado statali e paritarie. Al momento del rilascio della patente, sono attribuiti due punti, nei limiti previsti dalla disciplina applicabile (Gazzetta Ufficiale; Normattiva).

PERCORSO VERSO LA GUIDA

L'importanza della riforma è significativa: l'educazione non rimane confinata all'aspetto scolastico, ma diventa parte del percorso verso la guida. Il legislatore premia l'investimento nell'educazione e stabilisce una linea chiara ora sottostante: educare prima di abilitare e questo passaggio va letto come una convergenza tra politica della sicurezza e politica dell'istruzione (Studio Cataldi; ACI). L'analisi dell'articolo 230 del Codice della Strada dimostra che non siamo di fronte a una norma programmatica secondaria o a un mero adempimento burocratico, bensì a una disposizione di sistema che pone in stretta relazione scuola, famiglia, istituzioni e il mondo della mobilità. La sua forza sta proprio nella capacità di tenere insieme la prevenzione, la legalità amministrativa e la formazione civile. Nell'attuale dibattito sulle strategie di contrasto all'incidentalità, appare evidente che l'attività repressiva e sanzionatoria delle forze di polizia, pilastro insostituibile per il ripristino della legalità violata e per il contenimento dei comportamenti criminali al volante, da sola non può bastare.

Il controllo della sicurezza stradale richiede interventi strutturali a lungo termine attraverso la costruzione, nel tempo, di una

radicata cultura al rispetto delle regole. Ed è proprio qui che l'educazione stradale mostra il suo valore reale più profondo: trasformare le norme in abitudine civile e l'abitudine civile in sicurezza collettiva.

STRATEGIA STABILE E DURATURA

Un ulteriore profilo non trascurabile, riguarda la continuità dell'intervento pubblico. **Le campagne occasionali hanno efficacia limitata se non inserite in un progetto stabile e riconoscibile.** Partendo da questo assunto, il collegamento tra scuole, amministrazioni competenti ed enti specializzati, si traduce nella garanzia di maggior coerenza nel tempo in quanto evita dispersioni e consente di aggiornare i contenuti in base all'evoluzione della mobilità, delle tecnologie e dei comportamenti sociali.

La prevenzione, per funzionare, deve essere costante. Non basta ricordare regole, bisogna farle diventare parte integrante del contesto formativo. Ed ecco perché l'articolo 230 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 del CdS non va letto come una disposizione minore del Codice, ma come una leva strategica di prevenzione. La sua portata va ben oltre il dato formale e investe la qualità della convivenza civile: educare alla strada significa agire prima dell'infrazione, prima dell'incidente, prima della sanzione. È una scelta di sistema e coordinamento tra istituzioni e capacità di incidere sul lungo periodo, traducendolo nel primo presidio della sicurezza stradale.

La stessa logica preventiva trova ulteriore conferma nel fatto che la sicurezza non dipenda soltanto dalla qualità delle regole, ma dalla loro interiorizzazione. Un giovane che, fin



dalla scuola materna, viene educato al rispetto della strada, non acquisisce solo informazioni utili al conseguimento della patente di guida, bensì sviluppa una forma mentis più attenta al rischio, alla responsabilità verso sé stesso e al prossimo, quindi alla civile convivenza.

È proprio questo il passaggio decisivo, perché se l'obiettivo dell'educazione stradale è creare una conoscenza meno astratta, riuscire a produrre in tal senso un comportamento concreto e duraturo, restituisce consapevolezza e senso civico. In questa prospettiva, il premio in punti previsto dalla Legge 25 novembre 2024, n. 177 non è un mero incentivo, ma un segnale di politica pubblica: riconosce che la prevenzione comincia prima della guida e che la sicurezza si costruisce prima ancora d'intervenire con la sanzione.

IL RUOLO DELL'OPERATORE DI POLIZIA

In un quadro più ampio, cruciale è il ruolo dell'operatore di polizia che non si esaurisce nell'accertamento delle violazioni o nell'irrogazione delle sanzioni. Al contrario, proprio sul campo, il collega diventa anche presidio di prevenzione, presidio di prossimità e presidio di educazione alla legalità stradale.

Gli interventi tecnici che mette in atto sono molteplici:

- il controllo puntuale dei comportamenti di guida;
- la verifica delle condizioni di sicurezza dei veicoli;
- l'attività di informazione rivolta agli utenti della strada;
- la rilevazione delle criticità del territorio e la segnalazione delle situazioni di rischio alle amministrazioni competenti.

A ciò si aggiunge un compito non meno importante: quello di tradurre la norma in linguaggio comprensibile, perché il rispetto delle regole passa anche dalla capacità di spiegarne il senso concreto.

UNIRE IL RIGORE CON LA CAPACITÀ DI PREVENIRE

La vera forza dell'azione di polizia, dunque, sta nell'unire rigore e capacità preventiva. È in questa dimensione che l'articolo 230 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 del Codice della Strada trova la sua applicazione più autentica, perché la scuola forma, ma è anche la strada, ogni giorno, a richiedere un'azione coerente e continua.

Tradotto, **l'operatore di polizia, risponde alle esigenze dell'articolo 230 del Codice della Strada, collocandosi come punto di contatto tra formazione e realtà** ed è il soggetto che più di altri verifica ogni giorno se il messaggio educativo abbia prodotto effetti concreti. In questo senso, la sua funzione è decisiva: rende visibile la regola, ne misura l'efficacia e contribuisce a trasformare la cultura della sicurezza, da principio astratto a pratica quotidiana.

Anche su questo terreno si misura la sua professionalità, che non si esplica nella sola repressione ma nel prevenire, orientare e rendere effettiva la cultura della sicurezza, ac-

quisita in tutta la propedeutica azione formativa messa in campo da una sinergica attività interistituzionale. È proprio dall'intreccio di questi ruoli che deriva la forza dell'educazione stradale. Quando ministeri, scuola, enti specializzati e operatori di polizia agiscono in modo coordinato, la prevenzione non resta un obiettivo teorico, ma diventa un percorso reale, continuo e riconoscibile. È in questa convergenza che si misura la qualità di una politica pubblica, capace di tutelare davvero la sicurezza stradale.

Moira De Pietro

Sovrintendente Polizia Locale

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. Il testo che precede rispetta esclusivamente l'interpretazione dell'autore, e non impegna in modo alcuno l'Amministrazione di appartenenza.

La logica della prevenzione trova ulteriore conferma in un fatto: la sicurezza non dipende soltanto dalla qualità delle regole, ma dalla loro interiorizzazione

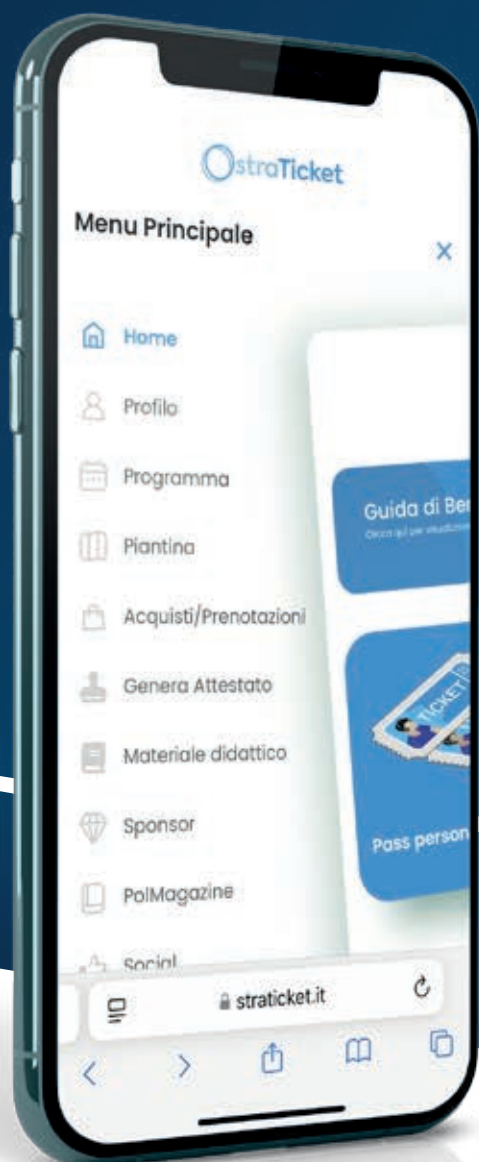
PolSchool: sicurezza stradale per le scuole superiori



Nell'ambito dell'evento di alta formazione specialistica dedicato ogni anno alla Polizia Locale, il Comitato scientifico di **PolMeeting** organizza **PolSchool**, progetto sull'educazione stradale dedicato agli studenti delle scuole superiori. Esperti e comandanti di Polizia Locale sensibilizzano i giovani sull'importanza di tenere comportamenti corretti sulla strada. Un modo per formare cittadini e automobilisti consapevoli.



L'EVENTO IN TASCA



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



**INQUADRA
il QR code
e ACCEDI**

 **OstraTicket**

PolMagazine

DRITTI AL PUNTO

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



SCANSIONA
IL QR CODE

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

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