

# PolMagazine

OTTOBRE 2024 | n. 14 - Anno IV

DRITTI AL PUNTO

# 2024

## PolMeeting

L'EVENTO NAZIONALE DELLA POLIZIA LOCALE

Numeri e immagini  
di un **SUCCESSO**

La patente  
è "MOBILE"

Anche il titolo a condurre  
si dematerializza

SOSTA  
E PARCHEGGIO  
SU STRADA

Principi e applicazione  
delle disposizioni del Cds



  
targai

VIOLAZIONI

Violazioni  
ESTERE

T-EXSPEED

laBGlasses

**CDS**  
SEMPLICE

**RISCOSSIONE**  
SEMPLICE

**SICALL**  
Il centralino  
intelligente

**SICALL**  
Il centralino  
intelligente

# PolMeeting

## I NUMERI CONTANO

**I**ndicatori all'apparenza freddi, dicono molto dell'impegno, la passione, la determinazione che hanno caratterizzato il grande successo di PolMeeting. I numeri dell'edizione 2024 parlano chiaro. Il 16 e il 17 ottobre a Cosenza **oltre 1.000 comandanti e agenti di Polizia Locale** provenienti da tutta Italia, circa **70 relatori, quattro università e tre ordini** professionali, **sei comandi** premiati, più **di 200 studenti, decine di giornalisti** che hanno assicurato all'evento una copertura nazionale. E ancora, **numerose associazioni di categoria** che si sono confrontate sulla riforma della Polizia Locale.

Sono dati di grande rilievo, che **consacrano PolMeeting punto di riferimento per il settore**. Un'occasione per confrontarsi, scambiare esperienze e conoscenze, fare team building.

**Tra tanta formazione, anche momenti toccanti**, che hanno strappato applausi a scena aperta. Come la cerimonia di conferimento del premio POL24, assegnato ad agenti e comandi che si sono distinti nella loro attività. Un appuntamento importante, con il quale celebriamo ogni anno l'eroismo della quotidianità della Polizia Locale.

E poi, il coinvolgimento delle scuole, con il progetto PolSchool sul tema della sicurezza stradale e della cyber sicurezza. Strade d'asfalto e strade telematiche, da conoscere bene per evitarne i pericoli.

### Cosa ci lascia in eredità il successo di PolMeeting 2024?

La ferma convinzione di aver imboccato la strada giusta. Il settore ha un grandissimo bisogno di alta formazione specialistica, che sia assicurata da relatori di prestigio nazionale come quelli dell'evento di Cosenza. Workshop e incontri capaci di affrontare tutti i temi di più stringente attualità del settore: riscossione, novità del codice della strada, codice degli appalti, polizia ambientale, polizia amministrativa, sicurezza urbana, privacy solo per citarne alcuni.

Nei prossimi mesi, dunque, continueremo a proporre formazione di grande qualità in tutta Italia con i PolDay, in attesa della dodicesima edizione di PolMeeting, nel 2025.

*Mario Bencivinni*

## IL TEAM DI QUESTO NUMERO



**Luigi DE SIMONE**  
Dirigente/Comandante  
Polizia Locale Giugliano in Campania (NA)



**Fabio DIMITA**  
Funzionario direttivo ministero delle Infrastrutture  
e della mobilità sostenibili



**Gianluca FAZZOLARI**  
Sostituto Commissario  
della Polizia di Stato

UNA NUOVA ERA



Kria

SISTEMI BASATI SU TECNOLOGIE DI ACQUISIZIONE  
E RICONOSCIMENTO AUTOMATICO DELLE IMMAGINI



## Editoriale

03 / PolMeeting, i numeri contano

## Una risposta a tutti

06 / Tempi di guida e riposo, come controllare?

07 / Contrassegno disabili, quali condizioni?

08 / ZTL, facciamo chiarezza

## Album di famiglia

10 / A Cosenza l'undicesima edizione di PolMeeting



## Obiettivo su

16 / Sosta e parcheggio su strada: principi e applicazione delle disposizioni del Cds

## CDS e dintorni

22 / Incidente senza danni ad altri? C'è comunque la condanna per guida in stato di ebbrezza e sotto effetto di stupefacenti



## Norma\_le

28 / La patente è "mobile": anche il titolo a condurre si dematerializza

# PolMagazine

DIRITTI AL PUNTO

Ottobre 2024

Direttore: Mario **BENCIVINNI**  
 Art director: Luigi **VIRCILLO**  
 Grafica e impaginazione: Antonello **CALIPARI**  
 Francesca **COZZA**

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

Hanno collaborato: Luigi **DE SIMONE**,  
 Fabio **DIMITA**,  
 Gianluca **FAZZOLARI**

**EDITORE**  
**LOB&PARTNERS**

Sede Legale  
**ROMA**  
 Via Angelo Brunetti, 60

Sede Operativa  
**Settimo di Montalto Uffugo (CS)**  
 Via Trieste (Complesso Green Residence)  
 0984/1451557 | [info@lobepartners.it](mailto:info@lobepartners.it)

**PUBBLICITÀ**  
 0984/1451557  
[marketing@lobepartners.it](mailto:marketing@lobepartners.it)

**WEB E SOCIAL**  
[www.lobepartners.it](http://www.lobepartners.it)  
 @lobepartners  
 @lob.epartners

Numero chiuso in redazione:  
**31 OTTOBRE 2024**

Registrazione Tribunale Roma n. 88/2021  
 Periodicità mensile | n. 14 - Anno IV

\* 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.





# Tempi di GUIDA e RIPOSO come controllare?

Spettabile redazione, come polizia locale abbiamo da poco tempo attivato un servizio di controllo sull'auto-transporto merci conto proprio-conto terzi. Abbiamo acquistato anche il dispositivo di controllo per lo scarico dei dati crono. Vorremmo richiedere ai vostri esperti quale tipo di procedura possiamo attivare per l'acquisizione di informazioni e prove al fine del controllo dei tempi di guida e di riposo, aggiuntive a quelle dello scarico automatico dei dati cronotachigrafici. Si ringrazia per la risposta.

E-mail firmata

Per controllare il rispetto dei tempi di guida e di riposo, **si applica l'articolo 36, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 165/2014**. Secondo tale disposizione, un funzionario di controllo autorizzato può verificare il rispetto del regolamento (CE) n. 561/2006, analizzando i fogli di registrazione, i dati visualizzati, stampati o scaricati registrati dal tachigrafo o dalla carta del conducente ovvero, in mancanza, qualsiasi altro docu-

mento che giustifichi il mancato rispetto di una disposizione.

Per valutare se il Regolamento (CE) n. 561/2006 si applichi all'operazione di trasporto in questione, tuttavia, **i funzionari di controllo possono arrivare alla verità esaminando altre informazioni di cui il conducente può essere in possesso. Ad esempio, ricevute del carburante, biglietti del traghetto ecc.**

Gli agenti accertatori, tuttavia, devono essere consapevoli di qualsiasi limitazione del diritto di richiedere i documenti. La mancata produzione di tali documenti non indica necessariamente che essi siano stati soppressi per coprire le infrazioni.

Alcuni documenti che possono risultare utili sono passaporto/identità, patente di guida, registrazioni/dati del tachigrafo, carta del conducente, stampe, licenza comunitaria, documenti tecnici del veicolo, certificato di formazione del conducente, documenti assicurativi, autorizzazione alla guida (se il conducente è extracomunitario), prova di smaltimento di un'infrazione storica, CMR, lettera di vettura per passeggeri e tutti i documenti associati a un carico pericoloso.

Gli agenti dovrebbero anche essere a conoscenza della nota pubblicata dalla commissione nel marzo 2023, che ribadisce **l'elenco dei documenti che possono essere richiesti dagli agenti, in particolare per il controllo dei periodi di riposo settimanale regolare.**

Devono accettare le registrazioni dei conducenti come una versione veritiera degli eventi, a meno che non trovino ragioni per sospettare il contrario. In tal caso, i funzionari di controllo devono svolgere tutte le indagini necessarie per accertare i fatti e accertarsi dell'autenticità delle registrazioni e della conformità ai regolamenti.

**I funzionari devono astenersi dal presumere la colpevolezza dei conducenti o delle imprese**, a meno che non rilevino prove contrarie, anche se hanno il diritto di prendere in considerazione i risultati di precedenti controlli effettuati sui veicoli di un'impresa al momento di indirizzare le loro attività di controllo. **Devono evitare di adottare un comportamento che potrebbe essere visto dai conducenti come superiore e condiscendente, e che non farebbe altro che creare barriere tra l'agente e il conducente.** (f.d.)

# CONTRASSEGNO disabili quali CONDIZIONI?

Spettabile redazione, è nato all'interno dell'Amministrazione un contenzioso relativo alle condizioni possibili per il rilascio del contrassegno e di un posto personalizzato a un portatore di disabilità. Si chiede di fare chiarezza sulla materia e indicare quali siano le condizioni mediche necessarie al fine del rilascio del posto riservato in questione precisare l'eventuale procedura da seguire. Si ringrazia anticipatamente.

E-mail firmata

Occorre preliminarmente rilevare che l'articolo 381 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 (Regolamento di esecuzione e attuazione del Codice della strada), come aggiornato e modificato con D.P.R. 30 luglio 2012, n. 151, al comma 2, parla, ai fini del rilascio del "contrassegno di parcheggio per disabili", di persone invalide con capacità di deambulazione impedita o sensibilmente ridotta. Il disabile, pertanto, potrà richiedere, con le modalità previste dal successivo comma 3, il rilascio dell'autorizzazione al Comune di residenza, solo se preventivamente o contestualmente sia stata accertata una invalidità dall'ufficio medico-legale dell'Azienda sanitaria locale di appartenenza e che la stessa abbia rilasciato una certificazione medica dalla quale risulti che le condizioni fisiche della persona comportino una impedita o sensibile riduzione della capacità di deambulazione, tale da rendere possibile l'esercizio del diritto disciplinato dal sopra richiamato articolo 381.

È chiaro, a parere dello scrivente, che la sola generica invalidità (che dà comunque diritto ad altre forme di tutela) non sarebbe sufficiente affinché il disabile possa presentare la richiesta per ottenere il rilascio del contrassegno al Comune di residenza, ma è necessario che a essa si associ una sensibile riduzione della capacità di deambulazione.

Lo stesso articolo sopra richiamato pur prevedendo tale condizione, non fa esplicito riferimento agli arti inferiori, né alla patologia che l'ha determinata. Sempre a parere dello scrivente, dunque, esso non deve essere interpretato in senso eccessivamente restrittivo. A sostegno di quanto detto, il D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503, prevede, all'art. 12, comma 3, che la normativa relativa al contrassegno speciale sia estesa anche alla categoria dei non vedenti. Pure il disabile psichico, che teoricamente non ha problemi di deambula-



zione e potrebbe usufruire dei mezzi pubblici, proprio a causa della specifica patologia, non può essere considerato autonomo nel rapporto con la mobilità e la strada, ma ha necessità di comunicare della mediazione di terze persone che lo accompagnano e gestiscono i suoi spostamenti.

Pertanto, si è dell'avviso che, se le competenti autorità medico legali, come individuate dall'articolo 381 del D.P.R. 495/92, certificano una deambulazione impedita o sensibilmente ridotta non riferita necessariamente solo agli arti inferiori, il contrassegno può essere rilasciato.

Passando, ora, a esaminare la problematica relativa all'assegnazione di uno stallone di sosta personalizzato, va evidenziato che sempre lo stesso art. 381 al comma 5 recita: "Nei casi in cui ricorrono particolari condizioni di invalidità della persona interessata, il Comune può, con propria ordinanza, assegnare a titolo gratuito un adeguato spazio di sosta individuato da apposita segnaletica indicante gli estremi del "contrassegno di parcheggio per disabili" del soggetto autorizzato a usufruirne (fig. II. 79/a). Tale agevolazione, se l'interessato non ha disponibilità di uno spazio di sosta privato accessibile nonché fruibile, può essere concessa nelle zone ad alta densità di traffico, dietro specifica richiesta da parte del detentore del "contrassegno di parcheggio per disabili". Questi deve, di norma, essere abilitato alla guida e deve disporre di un autoveicolo. Di conseguenza **la riserva di stalli di sosta personalizzati deve essere concessa solo a coloro i quali abbiano effettiva necessità di tale riserva.**

Il legislatore ha lasciato discrezionalità di valutazione agli Uffici competenti, indicando alcuni parametri che, se riscontrati, possono dare diritto alla sosta personalizzata. Il Comune concedente deve vagliare attentamente le reali condizioni, sia dell'alta densità di traffico e della difficoltà del reperimento di aree di sosta, sia delle particolari condizioni di invalidità del soggetto richiedente. Non può essere, invece, solo elemento discriminante il possesso di patente o di veicolo intestato, poiché la riserva può essere concessa anche a un minore o a un disabile che, per patologie particolarmente gravi, non può avere la patente, con veicolo a suo servizio non necessariamente di proprietà e magari necessita di frequenti spostamenti per curarsi. Una volta valutate "le particolari condizioni di invalidità della persona interessata", l'Ufficio competente può assegnare a titolo gratuito un adeguato spazio di sosta per il veicolo a servizio della persona diversamente abile. (f.d.)



Scansiona il QR CODE  
per altri quesiti

# ZTL, facciamo CHIAREZZA

Si richiede se a seguito delle modifiche apportate dalla L. 120/2020 all'art. 201 del Codice della strada e, in particolare, al comma 1 bis, lett. g), sia legittimo utilizzare dispositivi di controllo "della durata di permanenza all'interno delle zone a traffico limitato". Ringrazio e saluto.

E-mail firmata

Dal tenore del quesito ci sembra di comprendere che l'argomento per cui si chiede il parere sia riferibile alla fattispecie astratta relativa alla violazione della durata della permanenza di un veicolo autorizzato ad accedere a una ZTL con limite temporale.

La fattispecie in esame è riconducibile per l'aspetto regolamentare e sanzionatorio al combinato degli artt.7, comma 9 (alla luce delle modifiche apportate con il D.L. 16 giugno 2022, n. 68, convertito, con modificazioni, dalla L. 5 agosto 2022, n. 108) e 201, comma 1-bis, lett. g), del Codice della strada.

Poiché il comma 9 dell'art.7 sopra citato prevede l'emanazione di un decreto del ministro delle Infrastrutture e dei trasporti che disci-

**Solo con l'emanazione del decreto ministeriale, che definirà i requisiti oggettivi e i criteri del sistema autorizzatorio, sarà possibile consentire l'accesso ai veicoli nelle ZTL con un limite temporale**

plini la possibilità per le amministrazioni comunali di prevedere il pagamento di una somma per accedere alla ZTL anche con limiti temporali, si ritiene che nelle more della definizione del medesimo decreto non sia possibile applicare l'impianto sanzionatorio ipotizzato.

Difatti, solo con l'emanazione di tale provvedimento, che definirà i requisiti oggettivi e i criteri del sistema autorizzatorio in argomento, **sarà possibile consentire l'accesso ai veicoli nelle ZTL con un limite temporale ed eventualmente sanzionare gli illeciti** con l'utilizzo dei dispositivi automatici di controllo debitamente omologati e previsti per accertare le ipotesi sanzionatorie di cui alla leggera g) dell'art. 201, comma 1-bis, del Codice della strada. (f.d.)

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

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

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



# 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.





# POLMEETING

## è alta formazione specialistica

**A Cosenza oltre mille comandanti, agenti di polizia locale, ingegneri, commercialisti, avvocati e dipendenti della Pubblica Amministrazione provenienti da tutta Italia. Il 16 e il 17 ottobre 2024 hanno partecipato all'evento nazionale, che si è confermato un punto di riferimento per il settore**

La città di Cosenza per due giorni è stata capitale dei Comandi di Polizia Locale di tutta Italia grazie a PolMeeting. Grande successo per l'undicesima edizione dell'evento nazionale di alta formazione specialistica, che si è svolto nella suggestiva location del Castello Svevo.

Comandanti e agenti provenienti da tutta Italia, dal Nord est alla Sicilia, hanno preso parte a workshop, incontri, panel e seminari su tutti i temi di più stringente attualità del settore: riscossione, novità del codice della strada, polizia ambientale, polizia amministrativa, sicurezza urbana, privacy solo per citarne alcuni.

Nato undici anni fa da un'idea di laBcon-

sulenze, l'evento è stato organizzato da Lob&Partners.

Un evento capace anche di coinvolgere quattro università e tre ordini professionali - ingegneri, avvocati e commercialisti - che hanno concesso i crediti formativi ai loro iscritti.

### PRESTIGIOSI RELATORI

"Qualità, competenza e innovazione sono i tre pilastri che hanno fatto di PolMeeting uno dei punti di eccellenza del panorama formativo nazionale. Condividere esperienze e buone prassi è uno dei fulcri su cui l'evento di Cosenza potrà investire per crescere ancora di più", ha spiegato **Nicola Salvato**, storico relatore e Comandante di Polizia Locale del

Collio.

Un successo sottolineato anche da **Marco Agostini**, Comandante della Polizia Locale di Venezia: "Undici edizioni sono tante. Confermano una buona formula, che permette di approfondire vari argomenti in una due giorni che è sempre significativa. Un'occasione importante di formazione per i colleghi di tutta Italia".

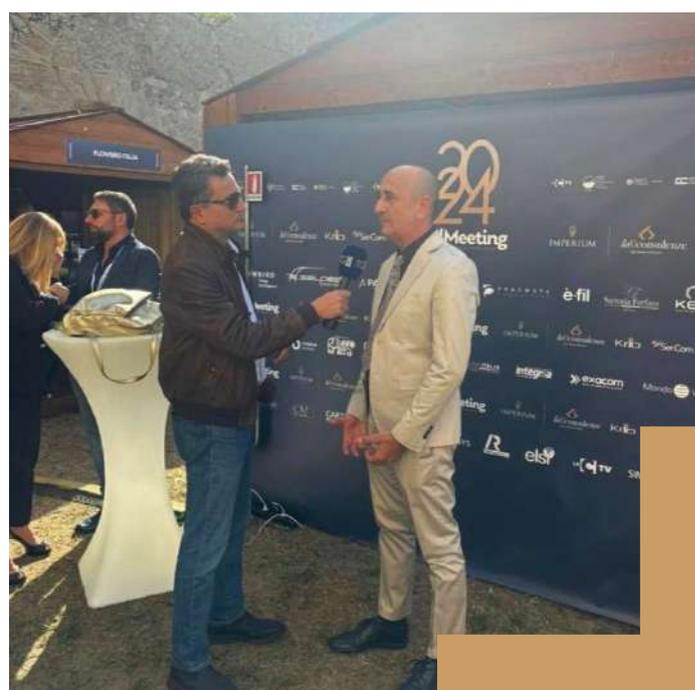
Grande soddisfazione è stata espressa da **Luigi Bruno**, AD di Imperium Holding: "Dal meeting di Cosenza è emerso con chiarezza quanto sia importante proporre alta formazione specialistica. Un aggiornamento che deve essere qualificato, svolto in maniera continuativa su tutto il territorio nazionale

e deve coinvolgere professionisti e formatori di grande prestigio. L'auspicio è ripeterci in più città italiane e coltivare iniziative come PolDay e PolSchool durante tutti i prossimi mesi, fino alla dodicesima edizione di PolMeeting”.



Se hai partecipato all'evento, accedi a Straticket con nome utente e password di registrazione. Trovi attestato, materiale didattico, bacheca social e tanti altri contenuti.

**1.000+** PARTECIPANTI  
**200+** STUDENTI  
**70+** RELATORI  
**30** TOP ESPOSITORI E SPONSOR  
**4** UNIVERSITÀ  
**3** ORDINI PROFESSIONALI



**PRESS** | La conferenza stampa che ha preceduto PolMeeting ha visto la partecipazione di **Franz Caruso**, sindaco di Cosenza, **Roberto Caruso**, componente del Comitato scientifico e **Luigi Bruno**, AD di Imperium Holding. A condurre **Mario Bencivinni**. Nel corso dell'evento, poi, grande copertura mediatica regionale e nazionale.

# NEGLI INCONTRI FORMATIVI AFFRONTATI TUTTI I TEMI PIÙ IMPORTANTI DEL SETTORE



**WORKSHOP** | Sono intervenuti relatori provenienti da tutta Italia, con la partecipazione di docenti universitari di alcuni tra i più importanti atenei italiani: La Sapienza di Roma, la Federico II di Napoli, l'Università di Roma3 e l'Unical. Gli ordini di Cosenza degli ingegneri, degli avvocati e dei commercialisti hanno concesso i crediti formativi ai loro iscritti.

# PREMIO POL24 ASSEGNATO AI COMANDI DI POLIZIA LOCALE CHE SI SONO DISTINTI



**EROI DELLA QUOTIDIANITÀ** | Intensa ed emozionante la cerimonia di conferimento del premio POL24, assegnato ogni anno ad agenti e comandi che si sono distinti per operazioni importanti. Il riconoscimento è andato a **Verona, Faenza, Monza, Rieti e Scalea**, e all'agente della Polizia Provinciale di Cosenza **Maurizio Tarantino**.

# INCONTRO CON LE SCUOLE SULLA SICUREZZA STRADALE E LA CYBER SICUREZZA

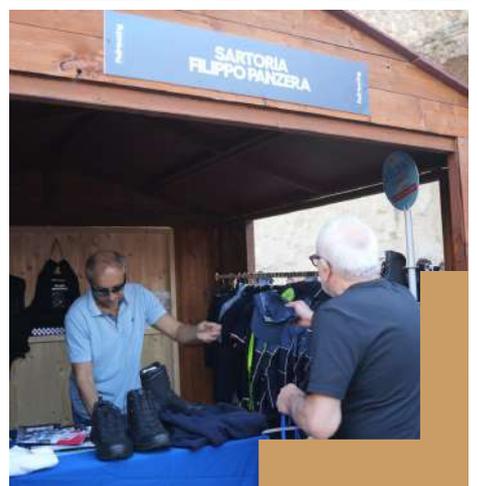
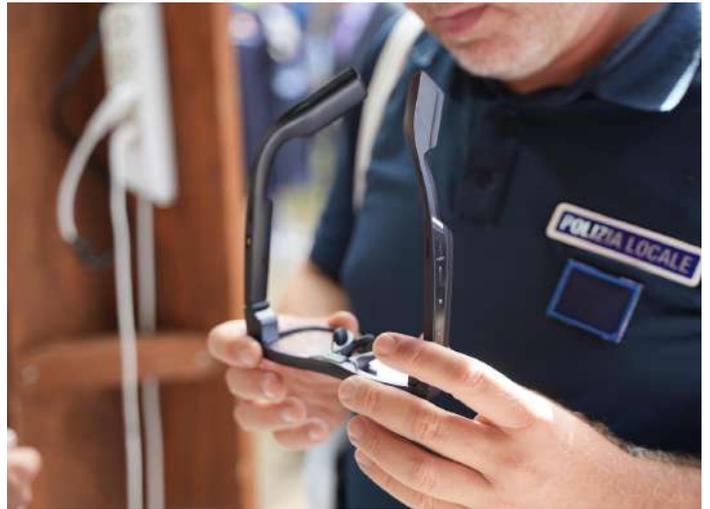


**POLSCOOL** | Di rilievo anche il coinvolgimento delle scuole. Oltre 200 studenti, accompagnati dai docenti, hanno partecipato al progetto.



**EVENTI** | PolMeeting non è solo formazione. Nel corso della due giorni di Cosenza si sono tenute anche premiazioni, incontri associativi e mostre artistiche.

# IMPORTANTI ESPOSITORI SPONSOR E PARTNER COMMERCIALI



**AREA ESPOSITIVA** | Presenti alcune tra le più importanti e prestigiose aziende del settore, provenienti da tutta Italia.

# SOSTA e PARCHEGGIO su STRADA

## PRINCIPI E APPLICAZIONE DELLE DISPOSIZIONI DEL CODICE DELLA STRADA

Nel linguaggio normativo sono due concetti diversi.

Il Codice della strada definisce la sosta come la "sospensione della marcia del veicolo protratta nel tempo con possibilità di allontanamento da parte del conducente", mentre il parcheggio viene definito come "area o infrastruttura posta fuori della carreggiata destinata alla sosta regolamentata o non dei veicoli". Definizione, questa, ampliata dal regolamento di esecuzione e di attuazione del Cds



52

P



Il parcheggio viene definito dal Cds come "area o infrastruttura posta fuori della carreggiata destinata alla sosta regolamentata o non dei veicoli"

## INQUADRAMENTO E AUTONOMIA CONCETTUALE

I concetti di sosta e di parcheggio trovano la loro definizione e la principale regolamentazione nel Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Codice della strada) e nel Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 (regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della strada). Per una compiuta disciplina della materia si rende, tuttavia, necessario integrare il tessuto normativo codicistico con una serie di disposizioni contenute in altri provvedimenti, quali a titolo esemplificativo e in ordine cronologico:

>> **Legge 30 marzo 1971, n. 118** - Conversione in legge del D.L. 30 gennaio 1971, n. 5 e nuove norme in favore dei mutilati ed invalidi civili;

>> **D.M. 14 giugno 1989, n. 236** - Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche;

>> **D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503** - Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici;

>> **Direttiva 24 ottobre 2000 del ministero dei Lavori pubblici** sulla corretta e uniforme applicazione delle norme del Codice della strada in materia di segnaletica e

## Il Codice della strada definisce la sosta come la "sospensione della marcia del veicolo protratta nel tempo con possibilità di allontanamento da parte del conducente"

criteri per l'installazione e la manutenzione;

>> **D.M. 5 novembre 2001 n. 6792** - Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade;

>> **Norme UNI EN 1436, 1463-1 e 1463-2** dedicati ai materiali per segnaletica orizzontale e relative rispettivamente a prestazioni della segnaletica orizzontale per gli utenti della strada; inserti stradali catarifrangenti - requisiti delle prestazioni iniziali e specifiche delle prestazioni delle prove su strada.

Ciò premesso, è fondamentale chiarire che nel linguaggio normativo la sosta e il par-

cheggio sono due concetti diversi.

Il Codice della strada definisce la sosta come la "sospensione della marcia del veicolo protratta nel tempo con possibilità di allontanamento da parte del conducente" (art. 157, c. 1, lett. c)).

Il parcheggio viene, invece, definito come "area o infrastruttura posta fuori della carreggiata destinata alla sosta regolamentata o non dei veicoli" (art. 3, c. 1, n. 34). La definizione è ampliata dall'art. 120, c. 1, lett. c del regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della strada, che in relazione al segnale di parcheggio prescrive che possa essere usato per indicare "un'area organizzata od attrezzata per sostare per un tempo indeterminato, salva diversa indicazione".

Una conferma della differenza tra i due concetti può trarsi dall'articolo 6, comma 4, lettera d) del Codice della strada che così dispone: "L'ente proprietario della strada può, con l'ordinanza di cui all'articolo 5, comma 3: (...)

d) vietare o limitare o subordinare al pagamento di una somma il parcheggio o la sosta dei veicoli".

## QUALI DIFFERENZE

Nonostante nel linguaggio comune siano utilizzati quali sinonimi, si può affermare che la sosta costituisce un'azione compiuta dall'utente della strada, mentre il parcheggio è concepito come un luogo avente determinate caratteristiche.

Il parcheggio sembrerebbe, dunque, costituir-

# La sosta costituisce un'azione compiuta dall'utente della strada, il parcheggio è concepito come un luogo con determinate caratteristiche

re una funzione della sosta (area... destinata alla sosta) la quale appare un concetto, per così dire, trasversale. Può aversi astrattamente sosta in un parcheggio, così come su semplice strada.

Anche la recente giurisprudenza di legittimità ha confermato la diversità dei due concetti con la sentenza della Corte di cassazione 02.09.2008 n. 22036, secondo la quale il parcheggio e la sosta dei veicoli si distinguerebbero tra loro solo per l'elemento topografico della sosta dei veicoli: nel primo caso avviene in un'area esterna alla carreggiata specificatamente a ciò adibita (parcheggio), nel secondo caso in aree poste all'interno della carreggiata (sosta).

## PROPOSTE INTERPRETATIVE

In considerazione del dettato normativo così come interpretato dalla giurisprudenza, l'individuazione del parcheggio da un lato e della mera sosta dall'altro, impone all'interprete il compito di scendere nell'analisi di altre norme codicistiche oltre a quelle sopracitate. In particolare, assumono rilievo centrale la determinazione della carreggiata, degli stalli di sosta e, in generale, l'interpretazione delle norme concernenti la segnaletica orizzontale oltreché verticale. In dettaglio, si riportano le norme interessate:

- **L'art. 3, comma 1, n. 7 del codice** definisce la carreggiata quale parte della strada destinata allo scorrimento dei veicoli, composta da una o più corsie di marcia e, in genere, pavimentata e delimitata da strisce di margine.
- **L'art. 40, comma 3 del codice stabilisce:** "Le strisce longitudinali possono essere continue o discontinue. Le continue, ad eccezione di quelle che delimitano le corsie di emergenza, indicano il limite invalicabile di una corsia di marcia o della carreggiata: le discontinue delimitano le corsie di marcia o la carreggiata".
- **Il comma 10 dello stesso articolo prescrive:** "È vietata la sosta sulle carreggiate in cui i margini sono evidenziati da una striscia continua".
- **Vale la pena di richiamare anche il comma 10 dell'art. 139 del regola-**

**mento** che così recita: "Le strisce longitudinali continue, connesse a strisce trasversali, che servono a delimitare gli stalli di sosta, possono essere sorpassate per la effettuazione delle manovre connesse con la sosta".

Alla luce delle disposizioni sopra richiamate, risulta pacifico che se la carreggiata non è delimitata da alcuna striscia di margine, non si ha parcheggio e si applicano le generiche prescrizioni dell'art. 157 del Codice. In tal caso la sosta è ammessa secondo le modalità e le prescrizioni stabilite nel medesimo articolo e non necessita alcuna segnaletica verticale ovvero orizzontale.

Pertanto, non essendovi i presupposti giuridici per l'esistenza del parcheggio, l'eventuale relativo segnale verticale (fig. II.76 del regolamento) sarebbe inapplicabile. Qualora, invece, la carreggiata dovesse essere delimitata da strisce di margine, si propongono due interpretazioni.

**1. Secondo una prima interpretazione** eventuali stalli di sosta tracciati ai sensi dell'art. 149, c. 2, del regolamento, costituiscono parcheggio (in quanto esterni alla carreggiata) alla luce delle definizioni sopra riportate. La conseguenza è piuttosto semplice: laddove vi siano tracciati stalli di sosta ai sensi dell'art. 149 del regolamento, c'è parcheggio. Ciò implica che vi sia alla base una specifica ordinanza che stabilisca le aree nelle quali è autorizzato il parcheggio dei veicoli. E qualora l'ente proprietario della strada dovesse prevedere il parcheggio a pagamento, occorrerà anche la relativa deliberazione della Giunta comunale. Resta ferma ovviamente la presenza del segnale verticale di parcheggio.

**2. Secondo altra interpretazione**, in presenza di stalli di sosta contigui, tracciati sulla carreggiata, le strisce longitudinali di delimitazione non varrebbero a costituire striscia di margine della carreggiata. A tale considerazione non osterebbe il disposto del sopracitato art. 139 co. 10 del regolamento. Tale norma prescinderebbe dall'ubicazione dello stallo di sosta (dentro o fuori dalla carreggiata) e si rende necessaria per coordinare la funzione dello stallo di sosta con la previsione normativa di cui all'art. 40, co. 3 del Codice.

Fermo restando che il comma 2 dell'art. 40 del Codice elenca tra i segnali orizzontali le strisce longitudinali e le strisce di delimitazione degli stalli di sosta, con ciò riconoscendo due distinti segnali orizzontali, il comma 10 dell'art. 139, co. 10 Reg. chiarirebbe – evitando sovrapposizioni tra il concetto di striscia longitudinale (della corsia o della carreggiata) e la parte di striscia di delimitazione degli stalli di sosta longitudinale – che la striscia longitudinale dello stallo di sosta è valicabile solamente per le manovre connesse con la sosta.

Secondo questa tesi, sugli stalli di sosta sarebbe precluso il semplice scorrimento dei veicoli, restando ammesse le sole manovre connesse con la sosta. Tuttavia, da tale considerazione non potrebbe trarsi la conclusione che gli stalli di sosta siano ubicati all'esterno della carreggiata – configurando con ciò un parcheggio – alla luce dell'interpretazione sistematica delle norme sopra citate.

Nella distinzione tra striscia longitudinale (della corsia o della carreggiata) e striscia di delimitazione degli stalli di sosta, occorrerebbe, infine, tenere presente che la larghezza minima delle strisce di margine è prevista



dall'art. 141, co. 4 del Regolamento a seconda della tipologia di strada, mentre la delimitazione degli stalli di sosta è effettuata mediante il tracciamento sulla pavimentazione di strisce della larghezza di 12 cm (art. 149, co. 1 Regolamento).

Peraltro, qualora lungo una carreggiata non delimitata siano stati tracciati stalli di sosta longitudinali non adiacenti, detti stalli non potrebbero formare un parcheggio – posto cioè fuori dalla carreggiata – altrimenti si dovrebbe ammettere che in un singolo tratto di strada la carreggiata sia al contempo delimitata in corrispondenza del singolo stallo di sosta e non delimitata per la parte di strada che precede o segue lo stallo tracciato con una conseguente simultanea diversa configurazione dello spazio dedicato alla sosta: nel primo caso considerato fuori dalla carreggiata e nel secondo dentro la carreggiata pur essendo aree che si collocano nella stessa direttrice spaziale.

A ragionare diversamente si modificherebbe la conformazione della carreggiata che dovrebbe ritenersi a un tempo delimitata in corrispondenza degli stalli di sosta – realizzando un parcheggio, cioè un'area fuori dalla carreggiata – e allo stesso tempo non delimitata nella restante parte di strada che precede o segue lo stallo, con ciò realizzando un'area di sosta all'interno della carreggiata. In sintesi, secondo questa differente rappresentazione esisterebbe una differenza tra sosta all'esterno dalla carreggiata, l'unica che configurerebbe un parcheggio e sosta all'interno della carreggiata, pur essendo tracciati gli stalli che configurerebbe semplice sosta su strada.

Tale conclusione, oltre a essere apparentemente supportata dalla giurisprudenza di legittimità con la sentenza della Cassazione sopra citata, sarebbe rispettosa della disposizione di cui all'art. 6, comma 4, lettera d) del Codice, che prevede la possibilità per l'ente proprietario della strada di vietare, limitare o subordinare al pagamento di una somma rispettivamente il parcheggio oppure la sosta,

con ciò operando una distinzione tra sosta a pagamento e parcheggio a pagamento.

Un ulteriore problema nasce quando lo stallo di sosta è tracciato secondo quanto disposto dall'art. 149 comma 1 ovvero a "T", in quanto non esiste la striscia longitudinale che delimita la carreggiata e dunque non vi sarebbe un'area destinata alla sosta esterna alla carreggiata, anche se la "destinazione naturale" degli stalli è quella di essere utilizzati per la sosta e non la circolazione dei veicoli. Una diversa visione porterebbe a smentire il dettato normativo svuotando di contenuto il concetto di sosta a pagamento.

Alla luce delle considerazioni suesposte, appare evidente come nell'art. 3 del Codice non sia presente una definizione di "area di sosta" al pari di quella di "parcheggio" e probabilmente proprio tale lacuna giuridica non permette una interpretazione ed applicazione delle norme di riferimento nonché una chiara ed incontestabile distinzione tra sosta e parcheggio.

### CASI DI SOSTA A PAGAMENTO

Le problematiche connesse al rispetto del dettato normativo per quanto riguarda il concetto di "sosta a pagamento" diversa dal parcheggio sollevate con riguardo a quest'ultima interpretazione, devono trovare ancora una risposta consolidata, anche se la questione potrebbe essere risolta considerando che il Codice della strada, nonostante il richiamo presente all'art. 6, comma 4, lett d), non prevede casi specifici di "sosta a pagamento" – se non intesa come una "fase" della circolazione nel momento dell'utilizzo di una area di parcheggio – mentre invece nel medesimo Codice troviamo casi di regolamentazione della sosta, compresi i casi di sosta vietata ovvero limitata.

Per esempio, l'art. 7, comma 1, lett. d) prevede una riserva di posti limitati "alla sosta dei veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, dei vigili del fuoco, dei servizi di soccorso, nonché di quelli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità

motoria, munite del contrassegno speciale ovvero a servizi di linea per lo stazionamento ai capilinea";

Tale situazione, che prevede, come detto, una "riserva di posti", deve essere indicata con il segnale di cui alla figura II/75 del Codice, con pannello integrativo indicante le categorie di veicoli escluse dal divieto.

Nel medesimo articolo, al comma 4, secondo periodo, è prevista una "deroga" alla sosta vietata per determinate tipologie di veicoli, in quanto viene precisato che, ove è "vietata o limitata la sosta, possono essere accordati permessi subordinati a speciali condizioni e cautele ai veicoli riservati a servizi di polizia e a quelli utilizzati dagli esercenti la professione sanitaria, nell'espletamento delle proprie mansioni, nonché dalle persone con limitata o impedita capacità motoria, muniti del contrassegno speciale".

Tali situazioni di "eccezione permanente" al divieto di sosta devono essere indicate con il segnale composito di sosta consentita a particolare categoria (figg. II.79/a, II.79/b del Codice).

Il segnale composito di cui al comma 2 deve essere utilizzato anche per segnalare l'eccezione al divieto di sosta disposta per i veicoli appartenenti alle forze armate, alle forze di polizia, ai vigili del fuoco, alla polizia municipale e ad altri servizi di pubblico interesse e di soccorso, limitatamente alle aree limitrofe le rispettive sedi e per la superficie strettamente indispensabile (fig. II.79/c del Codice).

**Fabio Dimita**

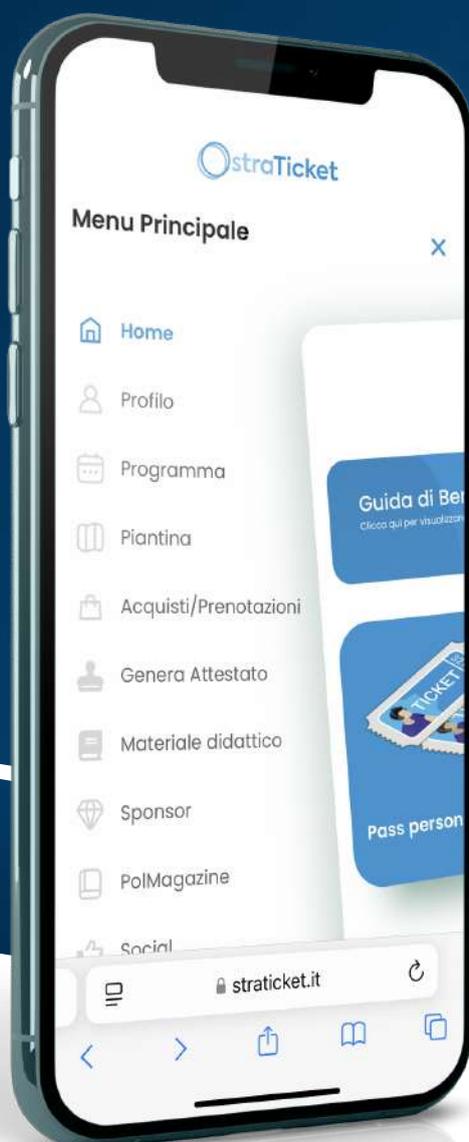
Funzionario direttivo MIT

*Pur garantendo la massima affidabilità riguardo al contenuto di quanto scritto, l'autore non risponde dei danni derivanti dall'uso dei dati e delle notizie ivi contenute. La presente opera,*

*laddove espresse, riflette esclusivamente le opinioni dell'autore e delle fonti eventualmente citate e non impegna in modo alcuno l'Amministrazione dello Stato alla quale appartiene.*



# 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**





# Incidente SENZA DANNI AD ALTRI

Niente feriti, nessun danneggiamento provocato. C'è comunque la condanna per sinistro stradale provocato da guida in stato di ebbrezza e sotto effetto di stupefacenti

---

Per la Corte di Cassazione l'incidente stradale è "un avvenimento inatteso che possa provocare pericolo alla collettività anche senza coinvolgimento di terzi o altri veicoli" (Cassazione, IV sezione penale, n. 20325/2024). Per questo motivo confermava una condanna per guida in stato di ebbrezza e sotto effetto di stupefacenti del conducente per aver "provocato" il ribaltamento del suo veicolo



Nel 2023 tra le violazioni alle norme di comportamento contestate dalla Polizia Stradale, dai Carabinieri e dalle Polizie Locali dei comuni capoluogo, emergono oltre 38mila violazioni per guida in stato di ebbrezza

## UN CASO DI SCUOLA

Quello affrontato dalla Corte di Cassazione è un caso riferito a un ricorso avverso una condanna a nove mesi di arresto e tremila euro di ammenda per guida sotto effetto di stupefacenti e in stato di ebbrezza accertati a seguito di sinistro stradale, avvenuto nel mese di marzo 2019.

Il caso è abbastanza singolare in quanto, in realtà, **il sinistro provocato dal conducente, poi condannato, non aveva causato altri danni a cose e non aveva coinvolto altri veicoli, in quanto l'auto si era ribaltata ed era uscita dalla carreggiata su una strada provinciale.** Nonostante tutto, la Corte d'Appello di Milano, nel mese di settembre 2023, confermava la sentenza del Tribunale di Lodi con cui **l'imputato era stato condannato** per il reato contravvenzionale aggravato di cui agli artt. 187, commi 1 e 1 bis, del D. Lgs. 30 aprile 1992 n. 285 (Codice della strada) e per il reato contravvenzionale aggravato di cui al combinato disposto degli artt. 186 commi 1 e 2 lett. b) e 186 comma 2 bis dello stesso Codice della strada, per aver "provocato" il sinistro in stato di ebbrezza, ovvero con tasso alcolemico pari a 1,00 g/l, e sotto gli effetti di cocaina e cannabinoidi.

**Con il ricorso in Cassazione si chiedeva la riformulazione della condanna,** senza ritenere sussistenti le aggravanti contestate e previste rispettivamente dall'articolo 186 comma 2-bis e articolo 187 comma 1- bis

del Codice della Strada (cfr. box "Riferimenti normativi"), in quanto si era verificato un sinistro stradale, con fuoriuscita dalla sede stradale e ribaltamento del veicolo, ma senza impatto fisico con altri mezzi.

**Sostanzialmente, il ricorso si basava su quattro motivi.**

In particolare, con il primo il condannato sosteneva che il prelievo ematico fosse stato effettuato senza l'avvertimento della possibilità di farsi assistere dal difensore in quanto, secondo il difensore stesso, era stato effettuato non nell'ambito di un controllo medico terapeutico nel pronto soccorso, ma come attività urgente di polizia giudiziaria. Con il secondo motivo, appunto, la difesa sosteneva la tesi dell'assenza di un incidente stradale, in quanto non erano stati coinvolti altri veicoli al di fuori di quello condotto dal condannato. Tutti i motivi venivano respinti. Ma per quello che qui interessa, in riferimento al primo motivo si contestava una tardiva eccezione, esperibile solo fino all'emissione della sentenza di primo grado (sentenza Cassazione, sezione IV, n. 44962 del 04.11.2021).

Mentre, in riferimento al secondo motivo, aspetto cruciale per la presente disamina, la Corte di legittimità, facendo riferimento ad un orientamento consolidato, affermava che **per sinistro stradale deve intendersi "qualsiasi avvenimento inatteso che, interrompendo il normale svolgimento della circolazione, possa provocare peri-**

**Secondo la Cassazione, per sinistro stradale deve intendersi "qualsiasi avvenimento inatteso che, interrompendo il normale svolgimento della circolazione, possa provocare pericolo alla collettività, senza che assuma rilevanza l'avvenuto coinvolgimento di terzi o di altri veicoli"**

**colo alla collettività, senza che assuma rilevanza l'avvenuto coinvolgimento di terzi o di altri veicoli”.**

Proseguiva la Corte affermando che per la verifica di un incidente stradale è sufficiente qualsiasi turbativa del traffico, potenzialmente idonea a determinare danni, come per esempio il caso di un centauro che perdendo il controllo del motociclo esce fuori strada (sentenza Cassazione, sezione IV, n. 27211 del 21.05.2019).

A maggior ragione si può parlare di sinistro stradale nella vicenda di specie. La disamina prosegue soffermandosi sul verbo “provocare” utilizzato dal Legislatore in entrambe le aggravanti contestate (vedi gli articoli nel box “Riferimenti normativi”).

**Per il Legislatore e, ovviamente, per la Corte di Cassazione, l'aggravante sussiste quando il sinistro sia determinato o favorito dalla condotta di guida di chi è in stato alterato da alcol e droga.**

Seppur vero che non sia necessaria la sussistenza di un nesso tra il sinistro e la condotta del conducente, è comunque necessario dimostrare un collegamento materiale tra il verificarsi del sinistro e lo stato di alterazione del conducente, che sicuramente sussiste nel caso in esame, in quanto il conducente si trova in una condizione di capacità impoverita, tale da non riuscire a mettere in campo manovre utili a scongiurare l'incidente e, quindi, il pericolo. Tale incapacità è direttamente proporzionale allo stato di alterazione del conducente stesso che, nel caso concreto, è stato dimostrato non solo dal tasso alcolemico esattamente doppio di quello consentito (il doppio di 0,5 g/l), ma anche dall'assunzione di cocaina e cannabinoidi, mix micidiale sicuramente idoneo ad alterare notevolmente la lucidità del conducente, non più in grado di compiere alcuna manovra per evitare pericoli.

Fortunatamente, in questo caso, il pericolo

è stato sopportato e vissuto soltanto dallo stesso conducente, il quale ha perso il controllo del veicolo che si è ribaltato, senza coinvolgere terze persone e altri mezzi. In conclusione, il ricorso è stato dichiarato inammissibile e il ricorrente condannato alle spese processuali.

### **DATI DA VERA EMERGENZA**

Dal Rapporto nazionale ANCI sulle attività di Polizia Locale 2022 (che comprende i dati dei comuni superiori a 50 mila abitanti e dei capoluoghi di provincia, per un totale di 142 Comandi di Polizia Locale), emerge che nel 2021 sono state elevate 6.426 violazioni per guida in stato di ebbrezza e sotto effetto di droghe.

In relazione al 2022, invece, la Polizia Stradale e i Carabinieri, che rilevano circa un terzo dei sinistri stradali, dichiarano che in 5.147 incidenti stradali (dei 56.284 rilevati), ovvero quasi il 10%, almeno un conducente coinvolto era brillo, mentre in 1.840 casi (3,3 % di quelli rilevati), almeno un coinvolto era sotto effetto di stupefacenti (Relazione annuale al Parlamento delle tossicodipendenze in Italia (2024) presentata lo scorso 25 giugno 2024).

Venendo, invece, a dati ancora più recenti, dalla rilevazione sugli incidenti stradali 2023 ACI-ISTAT risulta che tra le violazioni alle norme di comportamento contestate nel 2023 dalla Polizia Stradale, dai Carabinieri e dalle Polizie Locali dei Comuni Capoluogo, emergono oltre 38 mila violazioni per guida in stato di ebbrezza (Polizia Stradale 15.893, Carabinieri 15.589 e Polizia Locale 7.564) e oltre 4.200 violazioni per guida sotto effetto di stupefacenti (Polizia Stradale 1.639, Carabinieri 1.891 e Polizia Locale 779).

**Luigi De Simone**  
Comandante  
di Polizia Locale

## **RIFERIMENTI NORMATIVI**

### **Art. 186 Comma 2-bis.**

Se il conducente in stato di ebbrezza provoca un incidente stradale, le sanzioni di cui al comma 2 del presente articolo e al comma 3 dell'articolo 186-bis sono raddoppiate ed è disposto il fermo amministrativo del veicolo per centottanta giorni, salvo che il veicolo appartenga a persona estranea all'illecito. Qualora per il conducente che provochi un incidente stradale sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l), fatto salvo quanto previsto dal quinto e sesto periodo della lettera c) del comma 2 del presente articolo, la patente di guida è sempre revocata ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI. È fatta salva in ogni caso l'applicazione dell'articolo 222.

### **Art. 187 Comma 1-bis.**

Se il conducente in stato di alterazione psico-fisica dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope provoca un incidente stradale, le pene di cui al comma 1 sono raddoppiate e, fatto salvo quanto previsto dal settimo e dall'ottavo periodo del comma 1, la patente di guida è sempre revocata ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI. È fatta salva in ogni caso l'applicazione dell'articolo 222.

INFORMAZIONE PUBBLICITARIA

## **GRANDE RISPETTO PER L'UNIFORME** Confezionare divise è un dovere, una responsabilità

La Sartoria Filippo Panzera, da oltre 100 anni e quattro generazioni, opera nel settore, occupandosi della confezione e della fornitura di uniformi e accessori militari. Le forniture spaziano dalle divise all'accessoristica: uniformi per polizia municipale e locale con lavorazioni personalizzate, buffetteria, accessori per l'abbigliamento, borse portadocumenti, completi operativi, calzature, fasce, da sindaco, gontaloni e bandiere. All'uniforme il rispetto è sempre dovuto, a maggior ragione a partire dal suo confezionamento. L'impegno di una sartoria è quello di realizzare divise che rappresentino degnamente le forze dell'ordine e per ottenere tale risultato, occorre che la loro lavorazione sia affidata a mani esperte e all'impiego di materiali di qualità: un dovere, una responsabilità, un incarico che si assume con la massima professionalità.



SARTORIA FILIPPO PANZERA SRL



# Un RIFERIMENTO nel mondo postale e logistico



**Gruppo Sailpost, società leader nel mercato postale privato italiano, continua a crescere e conferma un percorso di sviluppo e investimenti ormai consolidato su tutto il territorio nazionale**

Il Gruppo Sailpost da oltre vent'anni è realtà di riferimento nel mondo postale e logistico. Tra i principali punti di forza vanta **una fitta rete di agenzie con più di 140 filiali e ulteriori 590 punti, tra sportelli e strutture operative periferiche**. Una struttura che consente di offrire ad aziende e privati un **servizio completo per tutta la filiera postale-logistica**, grazie anche al Corriere Nazionale HR Parcel e a Linehaul, realtà dedicata al mondo dei trasporti composta da 10.000 truck di proprietà di 220 partner fidelizzati, in grado di gestire al meglio oltre 400 tratte giornaliere.

Un riferimento nel mondo postale e logistico Gruppo Sailpost, società leader nel mercato postale privato italiano, continua a crescere e conferma un percorso di sviluppo e investimenti ormai consolidato su tutto il territorio nazionale

Il Gruppo, ormai società leader nel mercato postale privato italiano, può guardare con grande ottimismo al futuro grazie a un **2023 chiuso in crescita**, a conferma di un percorso di **sviluppo e investimenti ormai consolidato su tutto il territorio nazionale**. Il **bilancio consolidato** del Gruppo si attesta **sui 70 milioni di euro (+8% rispetto**

al 2022), con un **EBITDA in forte rialzo: oltre 6 milioni e mezzo, +35%** sull'anno precedente.

Confermato anche l'importante **portafoglio relativo alle gare vinte, che vale oltre 100 milioni di euro**.

La realtà con sede a Pisa, inoltre, è il primo operatore postale privato ad aver conseguito la licenza speciale nazionale per Atti giudiziari e Multe e la certificazione ISO27001 "Information Security Management System", un business da oltre 350 milioni di euro e requisito obbligatorio al fine di ottenere la licenza speciale N.5 A1/2019 per la notifica degli atti giudiziari e grande valore aggiunto per la sicurezza dei sistemi informatici delle business unit che si occupano di eCommerce e logistica.

Sailpost ha inoltre vinto la gara indetta da PagoPA S.p.A. per l'affidamento del servizio di notifica degli atti giudiziari (ai sensi e per gli effetti della legge 20 novembre 1982, n.890) e Servizi correlati nelle Regioni della Valle d'Aosta, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia, Liguria, Umbria, Calabria e Sardegna.

Insomma, avrà l'ownership della gestione e della consegna delle "buste verdi" per tutti quegli enti delle regioni coinvolte che hanno aderito alla nuova piattaforma SEND - Servizi Notifiche Digitali realizzata dalla società PagoPA. Un'attività dal valore di quasi 50 milioni di euro e che, si stima, coinvolgerà quasi 10 milioni di italiani.

"Il mondo della logistica sta vivendo un momento un po' particolare, con la spinta deri-

vante dall'e-commerce in calo dopo gli anni della pandemia e siamo quindi ancor più orgogliosi dei risultati raggiunti. Siamo stati bravi a ottimizzare nel migliore dei modi le sinergie derivanti dalle varie anime del nostro Gruppo, come dimostra la crescita del margine operativo", afferma **Valterio Castelli, Presidente Gruppo Sailpost**. "Per il **2024 puntiamo a un aumento di fatturato del 30%**, grazie in particolar modo a tante gare vinte, per le quali stiamo partendo con le attività proprio in questi mesi. Tra i focus dell'anno ci sono poi il **presidio di nuove aree di mercato** afferenti ai mondi dell'**intermodale e delle spedizioni via mare**, mentre con la nostra business unit **Linehaul** abbiamo iniziato l'**espansione sui mercati internazionali**, in particolare in Francia, Spagna, Germania e Inghilterra".



Valterio Castelli, Presidente Gruppo Sailpost

PARTNER DI  
RIFERIMENTO  
PER I SERVIZI  
POSTALI



NOTIFICA  
MULTE



STAMPA E  
IMBUSTAMENTO



SERVIZI  
ONLINE



SERVIZIO  
DI RITIRO



# È in arrivo la patente "MOBILE"

**Importante novità per controllori e controllati: anche il titolo a condurre si dematerializza. Tutti i cittadini italiani utenti dell'app IO, dal 4 dicembre possono accedere al documento digitale**

---

In un'era sempre più dominata dagli smartphone, la necessità di recare al seguito la patente di guida fisica potrebbe presto diventare un ricordo. Nell'ottica di garantire il controllo della privacy dei cittadini, la dematerializzazione del titolo a condurre e l'introduzione della patente di guida mobile rappresentano una soluzione per rafforzare la verifica dell'identità digitale e mettersi al riparo dalle frodi



In **FRANCIA**  
dopo diversi mesi  
di sperimentazione in alcuni  
dipartimenti, la patente  
elettronica è ormai una realtà  
per tutti gli automobilisti



Presto anche in Italia sarà possibile effettuare i primi controlli delle patenti "mobile" e vedere come cambieranno le abitudini

A livello mondiale - nell'ambito di quella che a pieno titolo può essere definita una vera e propria "rivoluzione" digitale - diversi Paesi hanno già messo a punto - o sono in procinto di farlo - le necessarie misure legislative per introdurre la patente di guida "mobile". In Italia, a partire dal 4 dicembre 2024, tutti gli utenti dell'app IO possono accedere alla propria **patente digitale** proprio attraverso l'applicazione.

Sebbene non rientri tra le novità di questo primo quarto di secolo, la **dematerializzazione dei documenti, dunque, continua a suscitare grande attenzione**. Consapevoli del fatto che al principio tutti i cambiamenti suscitano un misto di curiosità e ritrosia da parte degli addetti ai lavori, c'è da dire che **nell'ambito del controllo documentale ogni innovazione è introdotta nell'intento di porre argine alle frodi e rendere i documenti più sicuri e meno permeabili alle contraffazioni e alle alterazioni**, si da garantire sempre più elevati standard di sicurezza per l'identificazione di chi li esibisce.

A differenza della tradizionale patente di guida fisica, la **patente di guida "mobile"** può essere archiviata in modo sicuro sullo smartphone, offrendo comodità e accessibilità. In sede di controllo, poi, con pochi tocchi sul proprio dispositivo, gli utenti possono presentare i propri documenti digitali, eliminando la necessità di portare con sé più documenti fisici. In definitiva, in un contesto mondiale sempre più digitale, le patenti di guida e i documenti di identità digitalizzati possono rappresentare uno strumento fondamentale per la lotta alle frodi, fornendo un modo più sicuro e infallibile per verificare l'identità del titolare.

## Il documento digitale potrà essere utilizzato in sostituzione del corrispettivo fisico, in una prima fase, solo per interazioni offline

### IN GIRO PER IL MONDO

Negli **Stati Uniti d'America** sia i singoli Stati dell'Unione quanto il governo federale, considerano la patente di guida mobile - **mobile Driver License (mDL)** - come una soluzione per rafforzare la verifica dell'identità digitale. Le caratteristiche di funzionalità e di sicurezza avanzata della **mDL**, almeno nelle aspettative generali degli Stati e del governo federale, la rendono intrinsecamente più resistente alle frodi e alle manomissioni rispetto al documento tradizionale.

All'atto dell'invio in stampa, da una ricerca effettuata tramite fonti ufficiali d'oltreoceano, emerge che i titolari di una licenza di guida emessa in: Alaska, Arizona, California, Colorado, Delaware, Florida, Georgia, Iowa, Kentucky, Louisiana, Maryland, Mississippi, Missouri, New Mexico, New York, North Dakota, Oklahoma, Tennessee, Utah, West Virginia, cui in un futuro prossimo si aggiungeranno New Jersey e Illinois, sono già nella

condizione di richiedere e presentare una mobile Driver License (**mDL**).

Se oltre oceano si è già a buon punto (già dal 2021 lo Stato dello Utah emetteva la prima mDL) **nell'Unione europea** a 27, così per come annunciato nel corso del 2023 da Adina Valean - Commissaria europea ai Trasporti -, **si è pensato di mandare in soffitta la patente in formato card per far posto ad un analogo documento digitale** che funzioni oltre i confini di ogni Stato membro all'interno dell'Unione europea.

Da qui nasce la proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la patente di guida (4ª direttiva), che modifica la direttiva (UE) 2022/2561 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) 2018/1724 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga la direttiva 2006/126/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) n. 383/2012 della Commissione.

Sostanzialmente, e salvo eventuali modifiche, alla patente di guida in formato card, che abbiamo imparato a conoscere dalla sua prima apparizione alla fine degli anni 90 del XX Secolo, **si andrà ad affiancare la patente di guida "mobile"** rilasciata ai portafogli europei di identità digitale quali attestati elettronici attribuiti a norma del regolamento (UE) 910/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio.

Mentre a Bruxelles si mettono a punto i dettagli della direttiva che in un futuro non troppo lontano ci consentirà di avere sul nostro smartphone la patente di guida mobile, **c'è già qualche Paese che sta attuando o ha già posto in essere questa rivoluzione**, consentendo di poter scegliere tra documento fisico e documento digitale.

Nel Principato del **Liechtenstein** il governo ha decretato una significativa modifica all'Ordinanza sulle licenze di traffico, nella misura in cui, a richiesta degli interessati, le patenti di guida possono essere rilasciate anche in formato digitale utilizzando un'identità elettronica (eID). Sicché a decorrere dal 19 maggio 2022, nel territorio del Principato è possibile circolare con la patente di guida digitale. Pertanto, i titolari di patenti di guida elettronica non dovranno più recare al seguito la "tradizionale" patente di guida su supporto cartaceo o sintetico come prova di essere legalmente autorizzati a guidare un veicolo a motore nel traffico del principato, ciò in quanto la versione digitale sullo smartphone, utilizzabile su base volontaria, è equivalente al documento fisico (o analogico) e viceversa. Il documento digitale viene emesso per tutte le categorie, sottocategorie e categorie speciali di patente di guida, reca la foto del titolare e tutti i dati presenti nel documento analogico onde consentire il controllo di legalità all'interno dei confini del Principato.

Anche in **Francia**, dopo diversi mesi di sperimentazione nei dipartimenti dell'Eure-et-Loir, Hauts-de-Seine e Rodano, **la patente elettronica è ormai una realtà per tutti gli automobilisti** ed è ufficialmente disponibile per tutti nell'applicazione France Identité **dal 14 febbraio 2024**.

Per poter ottenere la patente di guida dematerializzata il richiedente deve possedere la Carta d'identità elettronica nazionale (CNIe) in formato card che incorpora un chip identificativo sicuro che consente l'autenticazione nell'applicazione France Identité. La disponibilità del titolo a condurre dematerializzato è estesa a tutti i titolari di patente di guida francese, non essendo limitata l'emissione ai soli conducenti muniti di patente in formato card. I conducenti muniti della versione antecedente al formato card, quella in "cartoncino" rosa, potranno anch'essi effettuare la richiesta, senza necessità di rinnovo.

### ALLE NOSTRE LATITUDINI

In **Italia** l'articolo 20, comma 1, lett. e) del D.L. n. 19/2024, convertito con modificazioni, nella legge 29 aprile 2024, n. 56, ha apportato importanti modifiche al **Codice dell'Amministrazione Digitale (CAD)** di cui

**Si tratta di uno strumento non obbligatorio: i cittadini sono liberi di continuare a usare esclusivamente i documenti fisici**

al decreto legislativo 7 marzo 2005, n. 82, introducendo l'articolo **64-quater** che, con la finalità di valorizzare e rafforzare l'interoperabilità tra le banche dati pubbliche attraverso la **Piattaforma Digitale Nazionale Dati (PDND)** di cui all'articolo 50-ter, nonché di favorire la diffusione e l'utilizzo di servizi in rete erogati da soggetti pubblici e privati istituisce il **"Sistema di portafoglio digitale italiano (Sistema IT-Wallet)"**.

Nell'attesa della piena funzionalità del "Sistema IT-Wallet", costituito da una soluzione di **portafoglio digitale pubblico** (IT-Wallet pubblico), nonché da soluzioni di **portafoglio digitale private** (IT-Wallet privato), sono rese disponibili, a richiesta, attraverso il punto di accesso telematico di cui all'articolo 64-bis del CAD (**app IO**), le versioni digitali della:

- Tessera sanitaria - Tessera Europea di Assicurazione di Malattia (TS/TEAM)
- Patente di guida mobile
- Carta europea della disabilità

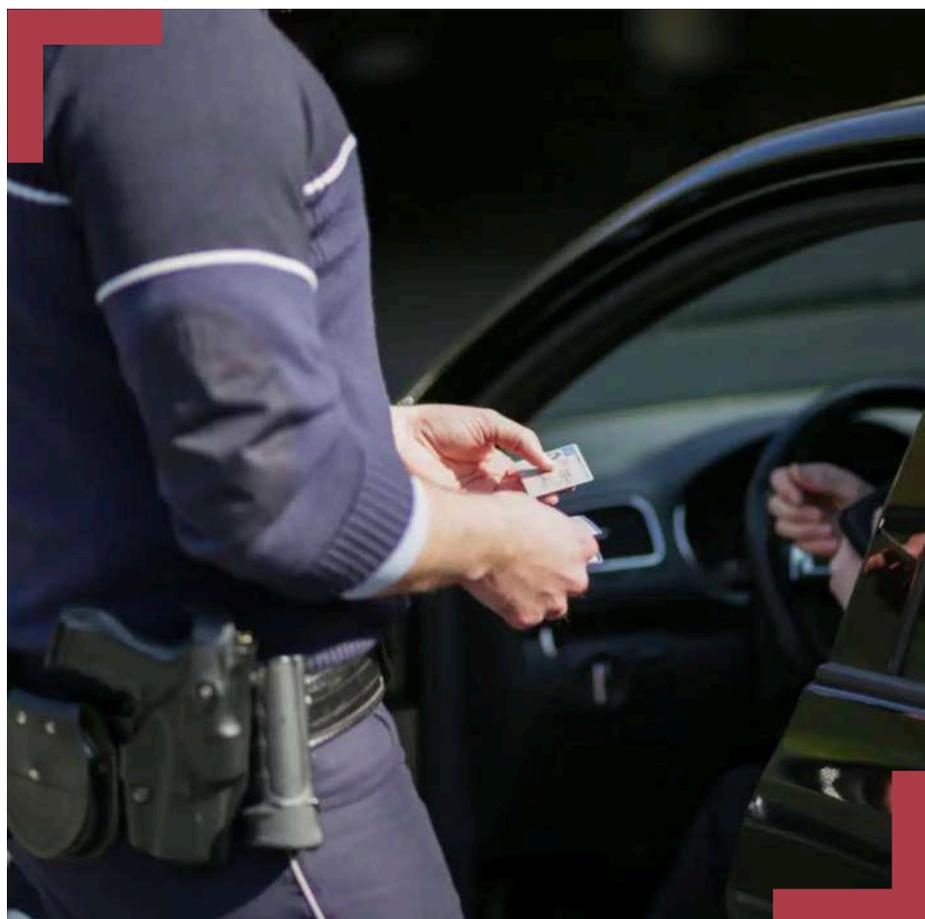
Il **trasferimento su piattaforma digitalizzata** della patente di guida e di altri documenti le cui tappe, almeno negli intendimenti dell'esecutivo, prevedono uno sviluppo secondo queste cadenze:

- dalla metà di luglio 2024 è iniziata la sperimentazione con un campione selezionato di utenti;
- tra settembre e ottobre 2024 ha preso il via la seconda fase sperimentale, ampliando il numero di utenti;
- dal 6 novembre 250.000 utenti

**La patente di guida "mobile" potrà essere utilizzata solo in Italia per dimostrare di essere abilitato alla guida in caso di controlli delle forze dell'ordine**

- dal 30 novembre 1.000.000 di utenti
- dal 4 dicembre tutti gli utenti dell'app IO
- dal 2026 IT-Wallet sarà integrato con il portafoglio digitale europeo Eudi Wallet, permettendo ai cittadini di identificarsi online e condividere documenti verificabili in tutta l'Unione europea.

Per quanto di specifico interesse, relativamente alle questioni legate all'ambito del controllo documentale stradale e dell'identificazione delle persone, significativa rilevanza assume nell'ordinamento nazionale l'introduzione della **patente di guida mobile**, versione digitale (o dematerializzata)





A decorrere dal 19 maggio 2022, nel territorio del Liechtenstein è possibile circolare con la patente di guida digitale

della **patente di guida fisica** di cui è titolare un conducente residente in Italia ai sensi dell'articolo 118-bis Cds.

Per quanto concerne la verifica dell'esistenza, della validità e del diritto alla guida da parte del titolare della patente mobile, ciò avverrà tramite collegamento con l'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida di cui all'articolo 226, comma 10, Cds. Nella pratica corrente, una volta che il sistema sarà a regime, alla richiesta della patente di guida il conducente non dovrà far altro che accedere all'**app IO**, selezionare il documento ed esibire la schermata al personale addetto al controllo che, mediante collegamento all'Anagrafe Nazionale degli Abilitati alla Guida ex art. 226, comma 10, Cds, procederà alle verifiche di rito.

## COME SARÀ LA PATENTE "MOBILE"

Per espressa previsione di legge **la patente mobile "replica" i contenuti del documento fisico del titolare e assurge a tutti gli effetti al rango di documento identificativo** da parte dell'esibitore, in



▲  
**Leggi le FAQ  
dell'app IO**

## Con Documenti su IO, la sicurezza e la protezione dei dati sono garantite e l'identità è sempre verificata grazie all'autenticazione con CIE o SPID

quanto il legislatore della riforma all'articolo 64-quater del CAD, **la definisce "equipolente a documento di identità dello stesso"**, condizione quest'ultima non da poco e che, come prevedibile, schiude le porte al concetto del tutto nuovo per l'ordinamento nazionale.

Ai fini della circolazione sul territorio nazionale, **la patente di guida mobile soddisfa gli obblighi di cui all'articolo 180, comma 1, lettera b), Cds** e all'atto del controllo, l'esibizione del documento dematerializzato in luogo di quello "fisico", non comporterà l'applicazione di alcuna sanzione amministrativa e/o l'intimazione ad esibire presso un ufficio o comando di polizia.

Rispetto all'arco temporale di validità, agli eventuali provvedimenti adottati dall'autorità preposta, ai codici unionali armonizzati per motivi medici, alle limitazioni dell'uso e alle questioni amministrative, tutto resterà immutato, anche perché, come già detto, la patente mobile replicherà in tutto e per tutto il documento fisico.

Rispetto all'applicazione da parte degli organi di polizia stradale degli istituti sanzionatori accessori derivanti dal mancato rispetto delle norme sulla circolazione stradale, che prevedono il ritiro, la sospensione e la revoca del titolo a condurre, sarà necessario trovare specifiche soluzioni regolamentari, sì da permettere agli uffici da cui dipendono gli agenti accertatori di provvedere in tempo reale all'implementazione della Banca Dati Interforze SDI e, conseguentemente, l'Anagrafe Nazionale degli Abilitati alla Guida.

Ora non ci resta che attendere ed effettuare i primi controlli e vedere come cambieranno le abitudini di controllori e controllati!

### 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. Quanto precede rispecchia esclusivamente l'interpretazione dell'autore e non impegna in modo alcuno l'Amministrazione dello Stato di appartenenza.*

## SAVE THE DATE

La funzionalità Documenti su IO è stata sperimentata nei mesi scorsi da un gruppo tecnico di valutazione, composto da addetti ai lavori, che ne ha valutato l'efficacia generale. A partire da 23 ottobre 2024 è stata progressivamente estesa ai cittadini italiani l'opportunità di avere accesso ai documenti, conferendo così piena validità legale alle versioni digitali. Lo ha reso noto il Dipartimento per la trasformazione digitale.

Il rilascio per i cittadini vede il seguente calendario di abilitazione previsto dall'esecutivo:

- dal 23 ottobre 50.000 cittadini;
- dal 6 novembre 250.000;
- dal 30 novembre 1.000.000;
- dal 4 dicembre per tutti gli utenti dell'app IO.



### LAVORIAMO PER MIGLIORARCI

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



### COLLABORIAMO CON LA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE

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



### PUNTIAMO TUTTO SULLA FORMAZIONE

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



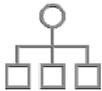
### CREDIAMO NELLA RICERCA

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



### SIAMO COMPETITIVI

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



### SIAMO UN'AZIENDA STRUTTURATA

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

#### NOSTRI SERVIZI POSTALI



NORMALIZZAZIONE ANAGRAFICA



PRODOTTI POSTALI



DIRECT MAILING



PLICHI E PACCHI



ATTI GIUDIZIARI



NOTIFICA CON MESSO



FATTURAZIONE ELETT.



DELIVERY TENDER

#### IL MONDO DEGLI ATTI GIUDIZIARI



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

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

#### I NOSTRI PREZZI

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

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

Contattaci ai seguenti recapiti:

Telefono: 081.818.23.48

E-mail: [info@integraa.it](mailto:info@integraa.it)

PEC: [integraa@pec.it](mailto:integraa@pec.it)

Web: [www.integraa.it](http://www.integraa.it)

**NOI SIAMO PRONTI.  
TI STIAMO ASPETTANDO.**

# LE GRANDI IDEE NON DORMONO MAI

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



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



Scansiona il **QR-CODE**  
Abbonati subito **GRATIS**  
e **RICEVI LA RIVISTA** tutti i mesi nel tuo smartphone

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