



# EUROPEAN POLICE ASSOCIATION



## EPA ITALIA MAGAZINE 2/2024



**Redazione**  
Paolo Giacomini  
Giuseppe Michelassi  
Giuseppe Rossi

**Coordinamento:**  
Antonio Belloni  
Delegato per l'Italia  
Francesco Ziantoni  
Delegato per l'Italia  
Giuseppe Rossi  
Delegato per il Lazio e Roma Capitale

### **Contatti:**

<http://www.europeanpolice.it>  
[epaitalia@europeanpolice.it](mailto:epaitalia@europeanpolice.it)  
[antonio.belloni@europeanpolice.it](mailto:antonio.belloni@europeanpolice.it)  
[francesco.ziantoni@europeanpolice.it](mailto:francesco.ziantoni@europeanpolice.it)  
**+39 3513005239 (orario 15/18)**

### **SOMMARIO**

Editoriale.....	2
TASER – parliamone.....	3
Protezioni balistiche individuali.....	4/5
Bodycam per operatori di polizia.....	6/8
Norme e pareri.....	9/10
Motori gioie e dolori.....	11/18
Salute e benessere.....	19
Turismo e vacanze La Campania.....	20/21
Rubrica del gusto La Campania.....	22
Spunti di lettura.....	23
I nostri amici.....	24
Scheda di adesione.....	25

La quota annuale d'iscrizione e rinnovo è di 25 € da versare sul conto IBAN : BE60 7320 3723 0570 BIC: CREGBEBB of European Police Association Rue du Panier Vert 34 1400 NIVELLES Belgium, oppure con PAYPAL [tresorier@europeanpolice.net](mailto:tresorier@europeanpolice.net) al costo di 27€ (comprensivi di 2€ per commissioni)

La tutela della sicurezza dei cittadini e degli operatori è questione da sempre “spinosa”; di recente alla ribalta delle cronache per episodi più o meno gravi, sotto il profilo delle conseguenze “fisiche” per le persone coinvolte, evidenzia quanto sia improcrastinabile una sua verifica normativa. Escludendo la questione politica, che non ci compete come associazione, è sotto gli occhi di tutti che oramai il “contesto sicurezza” vede da una parte la crescente sfiducia dei cittadini nelle forze dell’ordine, ritenute inefficaci e non professionali se non addirittura indiscriminatamente violente; dall’altra una montante insicurezza negli operatori che si sentono sempre più abbandonati a se stessi. Il problema è complesso e di non facile soluzione poiché le norme, per loro stessa natura, si riferiscono a comportamenti generici e non possono, ovviamente, prevedere ogni singola situazione legata alle “umane vicende”, di per se imprevedibili. Tuttavia è evidente che qualcosa bisogna fare e presto. Da sempre gli operatori di polizia e della sicurezza in generale si trovano a fare i conti con situazioni in cui bisogna prevenire, quando non interrompere, comportamenti che mettono in pericolo la sicurezza dei cittadini minandone l’incolumità, la proprietà, il diritto a godere dei servizi pubblici e della libertà di spostamento; siamo di fronte, come non mai dagli “anni di piombo”, ad una escalation criminale che i cittadini non sono più in grado di affrontare con la sola “prevenzione quotidiana” attuata evitando, per quanto possibile, i cd. “comportamenti a rischio”. Posto che la soluzione non può certo essere “militarizzare” le città è necessario dotare gli operatori di strumenti, anche normativi, più adeguati; uno per tutti le famose “regole di ingaggio”. Al momento “qualcosa si muove” per quanto lentamente; dopo la ridotta ed a quanto pare fallimentare esperienza dello spray al peperoncino, l’adozione del “taser” e delle “body-cam” sembra destinata ad aumentare la possibilità di tutela dei cittadini e degli operatori di polizia. Tuttavia il processo di adozione di questi indispensabili strumenti sembra ancora troppo lento; sono spesso inspiegabili le difficoltà che impediscono l’adozione massiva di questi ausili, così come per le protezioni balistiche individuali i cd. giubbotti antiproiettile “sottocamicia”, ovvero le protezioni antitaglio. Solo due parole, in chiusura, per il comparto della sicurezza privata. Nel mondo delle Guardie Particolari Giurate (G.P.G.) pare si navighi praticamente “a vista”; il loro status di incaricati di pubblico servizio è ancora legato a situazioni contingenti il contratto in essere col cliente. E’ verosimile credere che analogamente a quanto previsto per i militari dell’operazione “strade sicure” un loro impiego nella veste di agenti di pubblica sicurezza, limitatamente al turno di servizio espletato e previa revisione dei criteri di nomina ed addestramento, potrebbe garantire un maggiore ausilio alle forze di polizia.

## TASER - PARLIAMONE



Il **taser** (acronimo che sta per “*Thomas A. Swift’s electronic rifle*”, cioè “*fucile elettronico di Thomas A. Swift*”, in omaggio ad un noto personaggio di fantascienza del secolo scorso) è un apparecchio in grado di generare una elettrocuzione (in buona sostanza una scossa elettrica). Nel caso specifico si tratta della cd. “pistola elettrica” (denominata anche “storditore elettrico”) in virtù della forma che assume questo apparecchio quando è dedicato all’uso di polizia, cioè impiegato per la neutralizzazione temporanea di persone che versano in una situazione tale da essere un pericolo per se stessi e gli altri.

L’iter che ha portato all’introduzione della pistola taser per le Forze di Polizia è stato lungo e travagliato. Nell’ottobre **2018**, l’allora ministro dell’Interno, Matteo Salvini si fece promotore del decreto-legge, poi convertito in legge alla fine dell’anno, che portò all’introduzione del taser in alcune zone del Paese con un periodo di prova. Con circolare 555/RS/01/112/002150 del 22/08/2018 il Ministero dell’Interno ha comunicato l’avvio delle procedure di sperimentazione del TASER per la dotazione delle forze di polizia. L’attività di sperimentazione della pistola elettrica “Taser mod. X2” è stata compiuta dal 5 settembre 2018 al 7 giugno 2019, nelle città di Milano, Napoli, Torino, Bologna, Firenze, Palermo, Catania, Padova, Caserta, Reggio Emilia, Brindisi e Genova. L’opportunità di impiegare a regime la pistola a impulsi elettrici nei servizi di polizia è stata quindi favorevolmente valutata all’esito di tale attività di sperimentazione, durante la quale è stata evidenziata l’efficacia deterrente della nuova arma, specialmente quando viene utilizzato il dispositivo ottico in dotazione, che evidenzia la scarica elettrica erogata (cosiddetto *warning arc*, arco di avvertimento).

([La pistola a impulsi elettrici \(poliziadistato.it\)](http://poliziadistato.it)) In data 10/03/2023 il Ministero dell’Interno con nota nr. 0024755 ha diffuso il decreto del Capo della Polizia datato 17/02/2023 con il quale l’arma comune ad impulsi elettrici denominata “TASER mod. X2” (della società AXON) è stato inserito nella dotazione di armamento ordinario di reparto della Polizia di Stato. Le modalità d’intervento dell’uso del TASER sono state codificate in un Protocollo firmato dal Dipartimento della Pubblica Sicurezza – Direzione Centrale di Sanità e Direzione Centrale Anticrimine della Polizia di Stato, dal Comando Generale dell’Arma dei Carabinieri, dal Comando Generale della Guardia di Finanza e dal Coordinatore del Centro Nazionale di Tiro della Polizia di Stato a Nettuno, che prevede modalità di addestramento ed impiego identiche per tutte le Forze di Polizia. Ne consegue che in base alla normativa vigente il TASER è considerato un’arma propria impiegabile dall’operatore di Polizia ove ricorrano le condizioni previste di cui agli artt. del C.P.:

- ✓ – 51 (Esercizio di un diritto o adempimento di un dovere)
- ✓ – 52 (Legittima Difesa)
- ✓ – 53 (Uso legittimo delle armi).

Le funzioni del TASER, una volta che è risultato vano il deterrente dell’esposizione dell’arma e della scarica “a vuoto” si attivano posizionando la “sicura” in modalità “ON”: in tal modo si azionano, contemporaneamente, i puntatori laser, la lampada di illuminazione e la memorizzazione interna di tutte le attività eseguite con l’arma. Premendo il grilletto vengono sparati i dardi della prima cartuccia che, ancorandosi al soggetto, attivano in automatico gli impulsi elettrici in grado di produrre una scarica ad alta tensione (50mila volt) e bassa intensità di corrente (6 milliampère) rilasciata in brevissimi impulsi per cinque sec, I fili conduttori di elettricità, di norma, sono lunghi intorno agli otto metri, distanza che consente l’utilizzo in sicurezza, anche se permangono dubbi tra gli operatori sull’efficacia contro soggetti con vestiti pesanti o sotto l’effetto di sostanze stupefacenti. Numerosi sono i detrattori dell’utilizzo del TASER; tuttavia a parere del sottoscritto il rischio di lesioni del soggetto colpito è almeno pari, se non inferiore, a quello delle lesioni che potrebbe causare un intervento “duro” magari con sfollagente, oltretutto con gli immaginabili risvolti di natura etica. Inoltre utilizzando il TASER l’operatore ha una notevole garanzia di sicurezza non dovendo cimentarsi in uno scontro fisico, dall’esito incerto, col soggetto da neutralizzare.

*Acura di Giuseppe Rossi  
Delegazione EPA Lazio*

## PROTEZIONI BALISTICHE INDIVIDUALI



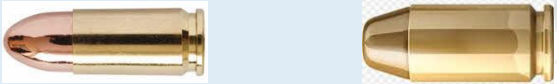
Normalmente i giubbotti antiproiettile consentono la protezione contro proiettili di arma corta. Per la protezione contro i fucili (calibri 223, 308 e superiori), è necessaria l'aggiunta di pannelli semirigidi o rigidi in materiali metallici (alluminio, acciaio e titanio balistico) o ceramici (carburo di boro o di silicio); plastici come il poliuretano ultrauretanico ad alta densità. (livello balistico III e IV). La differenza tra le diverse soluzioni riguarda soprattutto il peso, fattore molto vincolante nella scelta della protezione più adatta alle missioni da svolgere. Un corpetto di classe NIJ-IV può pesare fino a 10 kg. Indossato per proteggere le parti vitali del corpo. I modelli più validi offrono anche protezione laterale dei fianchi, del basso ventre, del collo, delle spalle. ([Nozioni fondamentali strumentisicurezza.it](http://Nozioni_fondamentali_strumentisicurezza.it))

### Classificazione USA - National Institute of Justice (NIJ)

**Livello I:** Questo livello stabilisce la protezione da proiettili calibro 22 Long Rifle Round Nose a una velocità di 329 m/s e da proiettili calibro 380 ACP Full Metal Jacket RN a una velocità di circa 322 m/s. Non fa più parte degli standard perché è troppo leggero.



**Livello Ila:** Questo livello stabilisce la protezione da proiettili 9 × 19 mm Parabellum Full Metal Jacket Round Nose (FMJ RN) ad una velocità di circa 373 m/s e da proiettili calibro 40 Smith & Wesson ad una velocità di circa 325 m/s. Protegge inoltre dalle minacce elencate nel Livello I.



**Livello II:** Questo livello stabilisce la protezione da proiettili 9mm FMJ RN a una velocità di 398 m/s e da proiettili calibro 357 Magnum Jacketed Soft Point (JSP) a una velocità di circa 436 m/s. Protegge inoltre dalle minacce elencate nei livelli Ila e I.



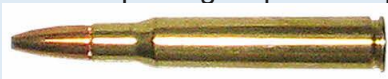
**Livello IIIa:** Questo livello stabilisce la protezione da proiettili calibro 357 SIG Flat Nose (FN) a una velocità di 448 m/s e da proiettili calibro 44 Magnum Semi-jacketed Hollow Point (SJHP) a una velocità di circa 436 m/s. Protegge inoltre dalla maggior parte dei proiettili per pistola, ma anche dalle minacce elencate nei livelli precedenti (I, Ila e II).



**Livello III:** Questo livello stabilisce la protezione da proiettili di Fucili 7,62 × 51 mm NATO (Munizione M80) a una velocità di circa 847 m/s. Protegge inoltre dalle minacce elencate nei livelli precedenti (I, Ila, II, IIIa).







**Livello IV:** Questo livello stabilisce la protezione da proiettili di Fucili perforanti calibro 30-06 Springfield M2 Armor Piercing (AP) del peso di 10,7 grammi circa, ad una velocità di 878 m/s. Fornisce almeno la protezione da un colpo singolo per tutti i precedenti livelli d'armatura.





La classificazione in Europa prevede invece le seguenti classi ([Giubbotti antiproiettile: come sono fatti, come funzionano e quali tipi ci sono \(geopop.it\)](#))

(EN) EUROPEAN BALLISTIC STANDARDS						
LEVEL	WEAPON	PROJECTILE			SPEED ±10 (m/sec)	SHOTS ±10 (mm)
		CALIBER (mm)	MASS (g) ±0.1	TYPE		
FB / BR4		9 mm Luger	8.0	FJ <sup>1</sup> / RN / SC	400	3 on a 120 mm Δ
		0.357 Magnum	10.2	FJ <sup>1</sup> / CB / SC	430	
		0.44 rem. Magnum	15.6	FJ <sup>2</sup> / FN / SC	440	
FB / BR4+		7.62x39*	8.0	FJ <sup>1</sup> / PB / SC	710	3 on a 120 mm Δ
FB / BR5		5.56x45**	4.0	FJ <sup>2</sup> / PB / SCP1	950	3 on a 120 mm Δ
FB / BR6		7.62x51***	9.5	FJ <sup>1</sup> / PB / SC	830	3 on a 120 mm Δ
FB / BR7		7.62x51***	9.8	FJ <sup>2</sup> / PB / HC1	820	3 on a 120 mm Δ

In Italia, non esiste una legge che vieta l'acquisto, la detenzione o l'utilizzo di giubbotti antiproiettile. E' d'uso tuttavia chiedere all'acquirente di esibire un porto d'armi o altra licenza di PS similare; tale comportamento è evidentemente destinato ad evitare di vendere il prodotto a persone non "certificate", almeno formalmente, come affidabili. Fanno eccezione soltanto i giubbotti antiproiettile in uso alle forze armate, quelli cioè dotati di particolari caratteristiche militari in quanto considerati «materiale d'armamento». A questi si applica la disciplina prevista dalla legge 185 del 9 luglio 1990. In particolare, l'articolo 2 di tale normativa considera «materiali d'armamento» gli «equipaggiamenti speciali appositamente costruiti per uso militare» (dotati di piastre balistiche ceramiche o corazzate aggiuntive ecc.). Dunque, il possesso di giubbotti militari è vietato ai privati, a meno che non abbiano ottenuto un'apposita licenza (la stessa prevista per l'acquisto delle armi) in base all'articolo 28 del Testo Unico delle Leggi di Pubblica Sicurezza.

I Giubbotti antiproiettile in uso alla Polizia di Stato, ad esempio, rispondono a determinate caratteristiche che li fanno rientrare nei "materiali d'armamento", giusto quanto previsto dal relativo capitolato ([capitolato\\_giubbotti\\_antiproiettile\\_fl371.pdf](#) ([poliziadistato.it](#))). Queste protezioni balistiche per quanto "flessibili" tuttavia sono "esterne" cioè da indossare sopra l'uniforme nei casi in cui la situazione lo richieda ovvero quando il regolamento ne preveda l'utilizzo.

Attualmente esistono in commercio numerose soluzioni "a basso profilo" cioè protezioni balistiche indossabili sotto gli abiti (cd. Sottocamicia); questi, per quanto non performanti come i giubbotti di livello balistico massimo, consentono una protezione adeguata (anche antitaglio) in un uso "ordinario" in situazioni cioè non considerate ad alto rischio. Senza rivangare dolorosi episodi di cronaca del recente passato, credo che l'uso di questi dispositivi possa garantire gli operatori da danni letali in situazioni in cui l'escalation violenta è repentina e imprevedibile. Tuttavia tra i vertici delle FF.OO. tale soluzione non sembra trovare seguito pur se, ad onor del vero, qualcosa si è mosso, quantomeno in seno alla Polizia di Stato. Una sperimentazione effettuata tra il 28/03/2022 ed il 02/11/2022 ha visto in opera un innovativo gilet "tattico" antiproiettile ed antitaglio da utilizzare per tutta la durata del servizio; la sperimentazione ha riscosso tale successo che in data 15/11/2022 ne è stata proposta l'adozione, almeno in una prima fase, per tutti gli operatori degli Uffici del comparto "controllo del territorio" quali Volanti e Prevenzione Crimine (cfr. circolare Mininterno nr. 555/V-RS-prot. 5305 del 26/05/2023). Nel frattempo numerosi colleghi, anche di mia conoscenza, hanno provveduto in proprio adottando i cd. "sottocamicia".

*Acura di Giuseppe Rossi  
Delegazione EPA Lazio*

## BODYCAM PER GLI OPERATORI DI POLIZIA



Sull'argomento si è espresso chiaramente l'Ufficio del Garante della Privacy, come di seguito riportato

“””Con due distinti pareri il Garante per la privacy ha dato via libera al Ministero dell'interno - Dipartimento della pubblica sicurezza e al Comando generale dell'Arma dei Carabinieri all'uso delle body cam per documentare situazioni critiche di ordine pubblico in occasione di eventi o manifestazioni. Le due Forze di Polizia dovranno comunque recepire alcune indicazioni dell'Autorità relative all'implementazione delle misure di sicurezza e al tracciamento degli accessi ai dati per rendere i trattamenti pienamente conformi alla normativa sulla protezione dei dati personali trattati a fini di prevenzione e accertamento dei reati (Decreto legislativo n. 51/2018).

L'Autorità ha chiesto, in particolare, al Ministero di specificare che il sistema che intende utilizzare non consente l'identificazione univoca o il riconoscimento facciale della persona (facial recognition), come già precisato nella documentazione trasmessa dall'Arma. I due sistemi, sottoposti al Garante autonomamente, presentano notevoli analogie, non solo per quanto riguarda le finalità perseguite, ma anche dal punto di vista strutturale, ad eccezione delle differenze imputabili alle specifiche strutture organizzative delle due Forze di Polizia. Le videocamere indossabili in uso al personale dei reparti mobili incaricato potranno essere attivate solo in presenza di concrete e reali situazioni di pericolo di turbamento dell'ordine pubblico o di fatti di reato. Non è ammessa la registrazione continua delle immagini e tantomeno quella di episodi non critici. I dati raccolti riguardano audio, video e foto delle persone riprese, data, ora della registrazione e coordinate Gps, che una volta scaricati dalle videocamere sono disponibili, con diversi livelli di accessibilità e sicurezza, per le successive attività di accertamento.

I due pareri resi dal Garante sulle due valutazioni di impatto presentate dal Ministero e dall'Arma tengono conto degli approfondimenti effettuati dagli uffici dell'Autorità. A differenza di quanto sostenuto dal Ministero e dall'Arma, che pur avendo presentato la Dpia non ritenevano necessaria la consultazione preventiva dell'Autorità, il Garante ha affermato che in base al Decreto tale consultazione è dovuta, in quanto i rischi per le persone riprese possono essere anche molto elevati, spaziando dalla discriminazione alla sostituzione d'identità, al pregiudizio per la reputazione, all'ingiusta privazione di diritti e libertà. E l'utilizzo delle body cam nel corso di manifestazioni pubbliche rende estremamente probabile il trattamento di dati che rivelino le opinioni politiche, sindacali, religiose o l'orientamento sessuale dei partecipanti.

Il Garante ha ritenuto tra l'altro ragionevole il periodo di sei mesi di conservazione dei dati e rispettato il principio di privacy by default, essendo prevista la loro cancellazione automatica trascorso tale termine. L'Autorità infine ha raccomandato alle Amministrazioni di valutare la possibilità di condividere i documenti originali con tutti i soggetti autorizzati da remoto, senza il ricorso alla produzione di copie. ”””

[Newsletter 10/09/2021 - Body cam: ok dal Garante privacy, ma no al... - Garante Privacy](#)

Il punto di vista della Polizia di Stato, viene chiarito in un articolo del 09/03/2022 riportato su Polizia Moderna del quale, di seguito, viene riportato un estratto

“””” Dopo una lunga fase di sperimentazione, lo scorso 12 gennaio con una circolare del capo della Polizia Lamberto Giannini, le bodycam sono ufficialmente “entrate in servizio” nell'ordine pubblico come parte dell'equipaggiamento dei poliziotti dei Reparti mobili di tutta Italia. Piccole e maneggevoli, queste videocamere portatili – attualmente 846 suddivise tra i 15 Reparti sul territorio – sono dispositivi autonomi posizionati nel gilet tattico e costituiscono un progetto innovativo per una maggior tutela degli operatori, da sempre soggetti a videoriprese esterne molte volte utilizzate in maniera strumentale; possono inoltre rappresentare un'importante documentazione di polizia giudiziaria da fornire agli uffici competenti. L'uso delle bodycam si colloca nel contesto della sicurezza nell'ambito dei comuni e delle città integrando i servizi forniti dalle videocamere di sorveglianza urbane. «L'esigenza di questo strumento nasce dalla necessità di

*cristallizzare, seguendo il punto di vista del poliziotto, il momento operativo dell'ordine pubblico, per evitare che si creino equivoci sull'attività dei nostri Reparti mobili – spiega Carlo Del Monte, direttore della 1<sup>a</sup> divisione del Servizio reparti speciali della Polizia di Stato – Una prima sperimentazione era stata avviata nel 2014 con altri apparati, per approdare nel 2018 a quelli di ultima generazione ora in uso». Una scelta valutata quella di utilizzare una bodycam esterna anziché integrata nel casco, perché questo elemento subentra solo in condizioni di criticità e può capitare che tali situazioni si verifichino all'improvviso, quando il casco non è indossato. Come sostiene il dirigente, avere una ripresa frontale rappresenta una garanzia di trasparenza e di maggior tutela, sia nei confronti degli operatori di polizia che dei cittadini che manifestano. Le immagini delle bodycam possono aggiungersi a quelle fornite dalle telecamere della Scientifica, che offrono però una visione parziale: in questo modo c'è sicuramente un elemento aggiuntivo che può fare la differenza. «L'obiettivo che la Polizia di Stato vuole perseguire attraverso i Reparti mobili consiste nel garantire il pacifico svolgimento delle manifestazioni – sostiene Del Monte – ma laddove ci fossero elementi che configurino un reato, viene offerta così la possibilità di perseguirlo senza particolari esitazioni». Ma come viene utilizzata negli scenari operativi? Come tutto il materiale ritirato nelle armerie, anche le bodycam vengono registrate, associate a specifici operatori e alla squadra che andrà a svolgere il servizio di ordine pubblico. Possono essere consegnate al capo contingente, che dirige più nuclei operativi, al caposquadra e al cosiddetto "generico", che non ha altro materiale oltre alla videocamera, per un totale di 2 apparecchi per ogni squadra composta da 10 unità. Di norma, l'accensione viene disposta dal responsabile del servizio, questo non esclude però che possa essere attivata anche d'iniziativa, qualora non fosse possibile contattarlo nell'immediato; lo stesso vale per l'interruzione della registrazione. Al termine del servizio l'operatore ripone la videocamera in un apposito totem (foto pag. 14) dove il filmato viene scaricato in automatico in una specifica memoria detta Nas, un disco che ha la funzione di contenere tutte le immagini. Ad esse è possibile accedere seguendo due differenti modalità: la prima, successivamente al servizio, in caso di criticità, prevede una richiesta motivata da parte della questura interessata; successivamente, l'operatore della Scientifica abilitato potrà accedere alla Nas attraverso il Cen (Centro elettronico nazionale) di Napoli, scaricare il filmato e renderlo disponibile per l'eventuale indagine. Nella seconda ipotesi potrebbe subentrare la necessità di visionare le immagini immediatamente: in quell'eventualità l'operatore della Scientifica può scaricarle da una postazione fissa con una speciale abilitazione del Cen, decifrarle e renderle disponibili subito nel caso di intervento in flagranza di reato.*

### **Gli aspetti tecnici**

*Secondo le indicazioni fornite dal Garante per la privacy si è ristretto il più possibile il numero degli operatori autorizzati al trattamento dei filmati. A tal proposito ha disposto la formazione di cinque amministratori nazionali di sistema – appartenenti ai Reparti di Roma, Padova, Napoli e Torino – che tutelano la protezione dei dati verificando che non vi siano anomalie e che, a loro volta, formano i referenti tecnici (due per ciascun Reparto mobile) che provvedono alla manutenzione dei dispositivi, al controllo e agli aggiornamenti del software di base. A coordinare il gruppo di lavoro degli amministratori è Roberto Schiavetti, direttore tecnico capo, che chiarisce gli aspetti tecnologici relativi al funzionamento delle bodycam. «A livello tecnico l'infrastruttura è governata da un'applicazione Web che si trova al Cen di Napoli; l'utente accreditato può accedere alla piattaforma attraverso un'applicazione autenticata». Cosa accade tecnicamente? «Al termine del servizio di ordine pubblico, quando avviene lo scarico delle immagini attraverso il totem, il software contenuto all'interno del pc effettua l'indicizzazione, creando una sorta di catalogo per risalire a quello specifico filmato che è conservato presso il Cen.*

### **Questioni di privacy**

*Il Garante della privacy, prima di autorizzarne l'utilizzo, ha valutato l'impatto sui dati personali. Trattandosi di un apparecchio ad alta definizione, con una memoria di 64 giga, immagini impostate di default in full hd e un'autonomia di registrazione che va dalle 4 alle 6 ore, gli operatori che utilizzano le bodycam ricevono una formazione circa il loro uso in riferimento ai dati sensibili. Le immagini vengono conservate per 6 mesi nei casi ordinari, salvo eventuali indicazioni di proroga da parte della magistratura. Inoltre è importante sottolineare che l'operatore che ha indosso una bodycam non può accedere alle immagini, sebbene sia dotata di un display – in questo si differenziano da quelle che stanno utilizzando i Battaglioni mobili dell'Arma dei carabinieri – dove sarebbe possibile visionarle attraverso un codice pin, che è tuttavia a disposizione dei soli operatori nazionali che hanno ricevuto una formazione ad hoc.*

## Uno “sguardo” dal territorio attraverso la tecnologia

*Le attività operative svolte dalle componenti della Polizia di Stato specializzate nel controllo del territorio – Uffici prevenzione generale e soccorso pubblico (Upgsp), Uffici controllo del territorio (Uct), Reparti prevenzione crimine (Rpc) e Unità operative di primo intervento (Uopi) – stanno vedendo la progressiva introduzione, tra le altre cose, di tecnologie finalizzate ad aumentare sia la capacità di risposta alle mutevoli minacce criminali, sia la sicurezza degli operatori e dei cittadini. In tale ambito, si sta prestando particolare attenzione agli aspetti concernenti le riprese audiovisive degli interventi, le cui finalità appaiono molteplici, interessando profili di documentazione inerente non solo scenari tipici della polizia giudiziaria, ma anche vicende connesse all’ordine e sicurezza, nonché al soccorso pubblico; a tali aspetti deve essere inoltre aggiunta l’accresciuta esigenza, anche a tutela degli operatori stessi, di poter ricostruire la piena legittimità di azioni che talvolta implicano il previsto uso della forza o delle armi. Per tale ragione, gli equipaggi degli Uffici presi in esame sono, ormai nella quasi totalità, dotati di tablet o smartphone in grado di effettuare riprese audiovisive di qualità – particolarmente utili, ad esempio, per la prima documentazione delle scene del crimine – e di telecamere installate nella parte anteriore dei veicoli (con funzione non solo di ripresa di immagini ma anche di lettore automatizzato delle targhe). Alcuni settori particolarmente specializzati, inoltre, sono già dotati di bodycam (assegnate agli specialisti delle Uopi), per la documentazione di interventi ad altissimo rischio, o di telecamere endoscopiche anche wireless (in uso ai Reparti prevenzione crimine), per la ricerca di persone o oggetti in luoghi difficilmente accessibili, particolarmente utili in operazioni per la ricerca di armi, droga e latitanti. Anche per i singoli operatori del “comparto del territorio” si sta prevedendo l’adozione di bodycam. Il loro particolare servizio, però, necessita di un’ulteriore fase di sperimentazione e, soprattutto, di ricerca tecnologica, poiché è necessario che le immagini siano trasmissibili immediatamente alle Sale operative e che la relativa qualità sia accettabile, pur se in movimento. Per tale ragione se ne sta studiando la collocazione su un innovativo dispositivo di sicurezza individuale, composto da un gilet tattico antiproiettile e anti-lama particolarmente performante, che a breve sarà sperimentato da diversi Uffici prevenzione generale e soccorso pubblico, nonché dai Reparti prevenzione crimine.””””*

Vincenzo Nicolì direttore del Servizio controllo del territorio

([Il terzo occhio \(poliziadistato.it\)](http://ilterzoocchio.poliziadistato.it))



A cura di Giuseppe Rossi  
Delegazione EPA Lazio



## NORME & PARERI



LEGGE 9 novembre 2021, n. 156

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali. (21G00170) ([GU Serie Generale n.267 del 09-11-2021](#))

Entrata in vigore del provvedimento: 10/11/2021

Tra le principali novità introdotte dalla legge di conversione del decreto vi è la nuova regolamentazione dei **monopattini elettrici**. A oggi le regole prevedono che fuori dai centri abitati i monopattini **possano circolare solo sulle piste ciclabili**. La circolazione all'interno dei centri abitati, invece, è consentita su strade urbane con limite di velocità di 50 km/h, nelle aree pedonali, su percorsi pedonali e ciclabili, su corsie ciclabili, su strade a priorità ciclabile, su piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata ovvero dovunque sia consentita la circolazione dei velocipedi.

Il **limite di velocità rimane fissato a 6 km/h nelle aree pedonali**, negli altri spazi invece il limite di velocità passa a **20 km/h**. La circolazione e la sosta sui marciapiedi è espressamente vietata, a discrezione dei Comuni è possibile che sui marciapiedi vengano riservate alcune aree per poterli parcheggiare. È comunque consentita la sosta negli stalli riservati a velocipedi, ciclomotori e motoveicoli.

Ci sono anche regole relative all'età: possono essere usati **dai 14 anni in su, ma sotto i 18 anni è obbligatorio il casco omologato UNI EN 1078 o UNI EN 1080**. Inoltre è **vietato utilizzarlo in due** o portare oggetti o animali, trainare altri veicoli o farsi trainare. Bisogna tenere entrambe le mani al manubrio, eccetto quando si indica la svolta.

Inoltre, come cita la legge, *a decorrere dal 1° luglio 2022, i monopattini [...] commercializzati in Italia devono essere dotati di indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote. Per i monopattini [...] già in circolazione prima di tale data, e' fatto obbligo di adeguarsi entro il 1° gennaio 2024*. La legge non indica però come fare ad adeguarsi.

**Da mezz'ora dopo il tramonto**, durante tutto il periodo dell'oscurità, e di giorno, qualora le condizioni di visibilità lo richiedano, i monopattini elettrici possono circolare su strada pubblica solo se **provvisi anteriormente di luce bianca o gialla fissa e posteriormente di luce rossa fissa**, entrambe accese e ben funzionanti. Devono essere anche dotati **posteriormente di catadiottri rossi**. Da mezz'ora dopo il tramonto, il conducente del monopattino a propulsione prevalentemente elettrica deve circolare indossando il **giubbotto riflettente**.

- **Divieto dell'uso di tablet mentre si guida**: il divieto, ora espressamente previsto per i telefonini, si estende all'uso di computer portatili, notebook, tablet e qualunque altro dispositivo che comporti anche solo temporaneamente l'allontanamento delle mani dal volante. Confermate le sanzioni per chi non rispetta questa regola che vanno da un minimo di 165 euro a un massimo di 660 euro. Si applica la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi se la stessa persona commette un'ulteriore violazione nel corso di un biennio.

- **Persone con disabilità:** raddoppiano le multe per chi parcheggia senza avere il contrassegno nelle aree riservate ai veicoli delle persone disabili. La multa va da un minimo di 168 ad un massimo di 672 euro. Dal primo gennaio 2022 i veicoli per il trasporto delle persone con disabilità possono essere parcheggiate gratuitamente nelle aree a pagamento qualora i posti riservati risultino occupati.
- **Stalli rosa e altri posti riservati:** il sindaco con propria ordinanza può disporre parcheggi riservati per le donne in gravidanza e i genitori con figli di età non superiore a due anni, muniti di contrassegno speciale. Il sindaco inoltre ha la facoltà di riservare posti per il parcheggio di veicoli elettrici, mezzi adibiti al carico e scarico delle merci a determinati orari e adibiti al trasporto scolastico.
- **Aree dedicate alla ricarica dei veicoli elettrici:** il divieto di sosta, con le relative sanzioni, si estende alle aree dove si trovano le colonnine per la ricarica elettrica dei veicoli. Il divieto vale anche per gli stessi veicoli elettrici che non stanno effettuando la ricarica o se hanno completato da oltre un'ora l'operazione
- **Sicurezza dei pedoni:** arrivano norme per aumentare la sicurezza dei pedoni che attraversano una strada priva di semafori, introducendo più puntualmente obblighi di cautela per gli automobilisti. In corrispondenza degli attraversamenti pedonali, chi è alla guida di veicoli è obbligato a dare la precedenza, rallentando o fermandosi, non solo ai pedoni che hanno iniziato l'attraversamento, ma anche a chi si accinge a farlo.
- **Multe salate per chi getta i rifiuti dal finestrino:** raddoppiano le sanzioni per chi getta rifiuti dal finestrino dell'auto in sosta o in movimento insozzando la strada, da un minimo di 216 ad un massimo di 866 euro; sanzioni raddoppiate anche per chi getta dai veicoli in movimento un qualsiasi oggetto: si va da un minimo di 52 ad un massimo di 204 euro.
- **Stop pubblicità sessiste o con messaggi violenti:** è vietata qualsiasi forma di pubblicità su strade e veicoli con contenuto sessista o che proponga messaggi violenti o discriminatori. La violazione del divieto comporta la revoca dell'autorizzazione all'uso dello spazio pubblicitario e l'immediata rimozione della pubblicità.
- **Patente di guida:** la validità del 'foglio rosa' passa da sei mesi a un anno. Durante il periodo di validità del foglio rosa è possibile effettuare la prova pratica di guida per tre volte (la prima più ulteriori due), anziché due volte come prevedeva la norma precedente. Coloro che si esercitano senza istruttore incorrono in una sanzione da un minimo di 430 ad un massimo di 1731 euro e nella sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per tre mesi.
- **Ricorsi contro le multe:** il ricorso al prefetto per atti di contestazione di infrazioni del codice della strada può essere effettuato anche per via telematica, attraverso la posta elettronica certificata.

<https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/codice-della-strada-da-oggi-vigore-le-nuove-norme-contenute-nella-legge-di>

[https://www.gazzettaufficiale.it/atto/serie\\_generale/caricaDettaglioAtto/originario?atto.dataPubblicazioneGazzetta=2021-11-09&atto.codiceRedazionale=21G00170&elenco30giorni=false](https://www.gazzettaufficiale.it/atto/serie_generale/caricaDettaglioAtto/originario?atto.dataPubblicazioneGazzetta=2021-11-09&atto.codiceRedazionale=21G00170&elenco30giorni=false)

<https://www.gazzettaufficiale.it/eli/gu/2021/11/09/267/sg/pdf>

*A cura di Giuseppe Rossi  
Delegazione EPA Lazio*

## MOTORI GIOIE E DOLORI

### LA FIAT 500



**Una partenza stentata ma idee e scelte giuste  
hanno generato una leggenda**

La FIAT, nei primi anni della sua storia, si è dedicata alla costruzione di vetture di dimensioni ridotte dai bassi costi di produzione e con prezzi contenuti sul mercato. La strada verso il suo modello più iconico ovvero la 500 è iniziata attraverso lo sviluppo di vari modelli a partire dalla Tipo Zero del 1913 per passare poi nel 1919 alla 501, alla 509 del 1925 e alla 508 "Balilla" del 1936 per arrivare alla "mamma" della 500 ovvero quella conosciuta come "Topolino" sebbene il vero nome fosse proprio FIAT 500. La Topolino nasce dal genio dell'Ing. Dante Giacosa. Sorprendentemente spaziosa per i canoni dell'epoca ma anche facilmente manovrabile e di discreta stabilità. Per queste ragioni ebbe un buon successo anche all'estero e sarà costruita fino al 1955 superando il mezzo milione di esemplari. Era, dunque, la fine degli anni '50, l'Italia rinasceva dalle ceneri della Seconda guerra mondiale e il miracolo economico stava per iniziare. A Torino, nel 1955, la FIAT aveva incrementato, come detto, la produzione su larga scala di auto economiche e ciò avrebbe portato in breve tempo, secondo le strategie aziendali, quasi tutte le famiglie ad averne una contribuendo non poco al cosiddetto "boom economico degli anni '60". Il modello di punta era una vettura di grande successo, la FIAT 600 (in produzione dal 1955 al 1969). Il successo era dovuto oltre che al miracolo economico post bellico anche all'introduzione del pagamento rateale. Purtroppo, però la strategia iniziale non coinvolgeva la maggior parte degli italiani. Una grande fascia della popolazione non aveva ancora potenzialità economiche e continuava a spostarsi con motociclette o con un'altra icona italiana: la Vespa Piaggio e le sue derivate.

Il bacino di mercato era considerevole e per questo i vertici della casa Torinese pensarono di affiancare alla 600 un modello ancora più economico sia in termini di acquisto che di manutenzione prendendo anche, probabilmente, esempio, dai colleghi transalpini della Citroen, la 2cv che già a partire dal 1948 aveva riscosso molto successo grazie a caratteristiche di economicità e facilità di manutenzione (ne parleremo in un articolo dedicato). Il progetto fu affidato nuovamente al genio dell'Ing. Dante Giacosa già padre della "Topolino", della 600 e futuro progettista di altri modelli storici del marchio della casa del Lingotto. La storia racconta che in realtà l'idea, Giacosa, la riprese da alcuni disegni, trasmessi nel 1953 a Torino da un impiegato della Deutsche- Fiat, che rappresentavano una micro vettura biposto dalle linee ispirate al Maggiolino. L'idea su cui lavorare c'era anche se il motore non piaceva. Si trattava, infatti, di un modesto 2 tempi motore. La base doveva essere un motore 4 tempi, bicilindrico e con raffreddamento ad aria forzata.

Dopo poco prese forma una vettura molto gradevole nell'aspetto ma ancora senza un'idea precisa circa il motore.

Furono via via scartate varie ipotesi (cilindri in linea, contrapposti, con camere laterali, ecc...) sia per i costi sia per le eccessive vibrazioni che alcuni provocavano e sia per l'affidabilità. La scelta definitiva ricadde su un motore longitudinale a cilindri paralleli con camere di combustione in testa, punterie ad aste e bilancieri-bilanciere, raffreddamento ad aria forzata da 479 cc e 13CV di potenza. Il problema delle vibrazioni, invece, fu parzialmente ma efficacemente risolto con un supporto motore a molla montato sulla traversa posteriore. Sistema che fu poi utilizzato fino alla fine della produzione.

Nel luglio del 1957 la "Nuova 500" (nome scelto per sottolineare la continuità con la 500 "Topolino") fu presentata alle autorità politiche e alla stampa. Era una vettura estremamente basilare con soluzioni povere ed essenziali dal punto di vista sia estetico che funzionale. Inoltre, l'omologazione era per soli 2 passeggeri. Scelta fatta per non compromettere le vendite della sorella maggiore, la 600. Nonostante tutto, erano previsti alcuni optional, come diremmo oggi, all'epoca, invece, erano definiti accessori: sbrinatori parabrezza (si trattava di una feritoia da cui usciva aria calda proveniente dal motore), pneumatici con fianco bianco e il colore bleu.



L'eccessivo rigore del modello, tuttavia, non scatenò entusiasmo e, per dirla tutta, nemmeno il semplice interesse. Fu giudicata troppo costosa al paragone della 600 per il cui acquisto era sufficiente uno sforzo economico affrontabile con un po' di sacrificio. Inoltre, altre note dolenti erano soprattutto il motore (giudicato troppo poco potente e rumoroso), i soli 2 posti disponibili che male si adattavano alle giovani famiglie e gli allestimenti giudicati troppo modesti. Così, la Fiat dopo soli due mesi dal lancio corse ai ripari ed introdusse nuove soluzioni estetiche e meccaniche come coprimozzo cromati, finestrini discendenti (nel modello base erano previsti solo i deflettori) e modanature cromate sui fianchi mentre un nuovo carburatore Weber più performante e altre soluzioni sulle valvole innalzarono la potenza a 15 CV che non era poco considerando il rapporto peso/potenza. Infatti, la velocità massima salì a 90 Km/h ! La nuova versione non sostituì la precedente che prese il nome di "Economica" ma la affiancò con la denominazione "Normale". Anche i prezzi di vendita furono rivisti, la "Normale" fu messa in vendita allo stesso prezzo della versione "base" e il costo di quest'ultima venne ridotto di 25.000 Lire. Le cronache dell'epoca parlano anche di un rimborso ai possessori delle prime versioni e di un aggiornamento gratuito del motore. Questa cosa dovrebbe far riflettere molto circa l'attenzione al cliente! Altri tempi.

Dal punto di vista storico, invece, i possessori dei primi modelli (da luglio del 1957 fino al settembre dello stesso anno) hanno in garage un importante patrimonio determinato dalla rarità di questi esemplari.

Per dare maggiore impulso alle vendite nel 1958 fu introdotto anche il modello "500 sport". Una novità fu l'adozione del tetto rigido oppure, a scelta, del mezzo tetto apribile (nelle altre versioni era totalmente apribile come una cabriolet) così come tanti di noi lo ricordano perché riproposto in tutti i modelli successivi. La cilindrata crebbe a 499 cc e insieme ad altre modifiche meccaniche dette più sprint alla macchina. Altro importante aspetto fu l'omologazione per 4 passeggeri. Anche l'impianto frenante fu adeguato con nuovi tamburi e ganasce auto-centranti per una frenata più equilibrata. La vettura ebbe un buon riscontro di pubblico ma purtroppo non si è in grado di sapere quanti esemplari furono venduti poiché il numero di telaio seguiva la stessa numerazione degli altri modelli e non permetteva la distinzione. È comunque un modello ricercato dai collezionisti.



Sul finire del 1960 viene presentata la “500 D” tutt’oggi un modello apprezzato. Scompare la capote “lunga” e raccoglie tutte le innovazioni meccaniche del modello sport anche se il motore viene leggermente “ammorbidito” portandolo a 17 CV contro i 21 della sport. Anche gli interni vengono migliorati in termini di comfort con un divanetto posteriore più morbido, alette parasole, posacenere, il lavavetro a pompetta e tra gli accessori compare anche l’autoradio. Per migliorare la comodità e la stabilità la balestra anteriore fu portata a sei lame in luogo delle cinque fino a quel momento presenti sotto la vettura. L’evoluzione della 500 D portò la FIAT ad aggiornare anche la 600 che venne proposta in un’unica versione potenziata a 750 cc Accentuando dunque il distacco tra le due utilitarie sia in termine di cilindrata che di prezzo.



Fiat 500 “D”

Nel 1965 viene presentata la “Nuova 500 F” modello che risulterà essere il più venduto (una l’avevo anche io). La novità principale è la modifica dell’apertura degli sportelli che d’ora in poi saranno incernierati anteriormente. Questa modifica fu introdotta per rispondere alle norme sulla sicurezza stradale che volevano le portiere incernierate anteriormente. Unica deroga erano i mezzi commerciali e per questo le portiere contro vento rimasero sui modelli “Giardiniera” fino alla fine della produzione (1977). Questa novità è importante dal punto di vista collezionistico perché per soli 10 mesi le cerniere furono imbullonate con 8 bulloni, motivo per cui gli addetti ai lavori chiamano questo modello “8 bulloni” appunto, identificando con ciò modelli di primissima serie dal valore più elevato rispetto ai successivi che avevano i classici attacchi a 4 bulloni.



Fiat 500 “F” – 1968

La 500 è ormai parte della quotidianità delle famiglie di quasi tutta Italia, le lotte operaie si accendono e si impone un restyling all'insegna dei nuovi tempi. Nel 1968 vede la luce la "500 L" (lusso). La ricorderete, plancia nera in plastica, volante nero con razze metalliche, cruscotto rettangolare (simile a quello della 850), sedili in tinta unita (scompare dai sedili la mezza luna bianco-crema altezza spalle), moquette e i famosi tubolari in acciaio cromato montati sui paraurti. Il logo Fiat cambia dalla classica scritta obliqua in corsivo ad uno più moderno stilizzato a barre sovrapposte. Anche quello sulla calandra anteriore perde i classici "baffi" e viene sostituito con uno metallico più piccolo (la cosa impose anche lo spostamento del clacson). Fanno la loro comparsa i sedili reclinabili di serie (prima erano optional) gioia per tante Coppiette di fidanzati!

Nel 1972 viene presentata l'ultima versione del modello FIAT ormai già legenda, la "500 R" (Rinnovata) che sarà prodotta, per un certo periodo, contemporaneamente all'erede 126. Con la 500 R si torna alla essenzialità degli allestimenti mentre il motore sarà quello poi adottato dalla 126 prima serie con ben 594 cc ma che a differenza della 126 eroga 18 CV contro i 23 CV dell'erede. Tuttavia, le modifiche al motore e ai rapporti del cambio permetteranno alla 500 R di raggiungere i 100 Km/h. Anche i cerchi saranno quelli poi adottati dalla 126 in acciaio stampato senza borchie dandole un aspetto più "corsaiolo" e una sensazione di maggiore stabilità con un assetto leggermente più basso. Una versione speciale della 500 fu realizzata dalle officine dell'italiana Abarth sin dal primo modello. La Abarth produceva un kit di trasformazione per rendere la 500 molto più potente e prepararla per le gare di regolarità ma poi era così bella che tanti la modificarono per usarla anche su strada. I suoi modelli di punta furono la 595 SS (1964-1971) e la 695 SS Assetto Corsa (1965-1969) poi sostituita dalla 695 SS Competizione (1969-1971).



Fiat 500 "695" Abarth



Fiat 500 "695" da competizione

Una citazione a parte la merita il cambio della 500 che è sempre stato di tipo non sincronizzato. Tutti coloro che ne hanno guidata una sanno che per cambiare marcia soprattutto scalando da una marcia alta ad una più bassa era necessaria una manovra detta "Doppia debraiata" meglio nota come "Doppietta". Era l'incubo di tanti soprattutto durante l'esame di guida. Per chi non la conoscesse si trattava di schiacciare la frizione mettere il cambio in folle, alzare la frizione e dare un colpo di gas, abbassare nuovamente la frizione ed inserire la marcia più bassa (o più alta a seconda dell'occasione). In questo modo i meccanismi si allineavano e il cambio non produceva quel famoso rumore detto "grattata" che faceva accapponare la pelle e che, alla lunga, danneggiava "l'orologeria" del cambio.

Ho citato la 126, vettura con la stessa filosofia della 500 ma completamente diversa, dalle linee più spigolose e con un uso massiccio della plastica come era di moda negli anni 70-80. Nelle intenzioni della Fiat avrebbe dovuto far dimenticare la 500 ma non ci riuscì. La 500 rimase e rimane tutt'oggi la vettura più amata d'Italia in grado di suscitare ricordi nostalgici in molti degli attuali over cinquanta e stimolare vivo interesse nelle nuove generazioni attratte dal suo mito. Persino il MoMa di New York nel 2019 le ha dedicato uno spazio per celebrare il genio e le capacità creative italiane. Una vera icona del Made in Italy.



## Voglio una 500 storica ! Cosa guardare



Il modello più venduto, la 500 "F"

Se vi è venuta voglia di cercare una 500, spero che le prossime righe vi siano di aiuto. Attualmente il mercato delle storiche è cresciuto molto ma troppo spesso i venditori pensano di avere in garage un modello rarissimo di un marchio blasonato e sparrano valutazioni assolutamente fuori mercato. La frequentazione e il confronto con professionisti del settore e con altri appassionati, la partecipazione a raduni di mezzi storici, la ricerca di ricambi riprodotti di qualità ma anche di quasi introvabili pezzi originali, ed anche il restauro in prima persona dei miei mezzi storici, hanno permesso di crearmi uno schema mentale che ormai seguo sempre quando controllo un mezzo storico (ma anche un'auto recente usata) che ho intenzione di acquistare. Lo schema va bene per ogni auto ma oggi parliamo di una 500 storica. Per prima cosa individuiamo il modello che faccia per noi e chiediamoci: Un modello D o un modello tra quelli più venduti come F o L o più recente come la R? Una prima serie o un modello della produzione successiva? Le prime serie, cioè quelle che hanno caratteristiche e dettagli particolari ed unici rispetto alla produzione successiva, frutto di esaurimento scorte di magazzino di alcuni pezzi o di migliorie progettuali, sono certamente più rare ed ambite ma sono più costose e non è raro che sia più complicato trovare i ricambi proprio perché prodotti in pochi esemplari per un breve periodo. Dobbiamo, quindi, valutare se il mezzo richiede un restauro impegnativo oppure no. Se dovesse richiedere un restauro impegnativo chiediamoci: i pezzi più difficili da trovare (fregi, modanature, maniglie, serrature, minuterie, ecc...) ci sono tutti? Sono integri? Se sì, potremmo valutare anche l'idea di avviare il progetto di un restauro "importante" altrimenti meglio desistere e puntare su qualcos'altro. Una volta individuato il modello e trovata qualche vettura in vendita, studiamo bene le sue caratteristiche (sia meccaniche che di carrozzeria) perché non è raro che si trovino delle auto "Frankenstein" ad esempio un modello F con musetto della L o con cruscotti differenti dall'originale o con accessori non dell'epoca o con tinta non prevista per quel modello, ecc... Sono tutti elementi che deprezzano l'auto perché richiedono sostituzioni o ripristini talvolta anche costosi e che renderebbero difficile rivendere l'auto. Altra cosa da fare prima di andare a vedere l'auto è dare un'occhiata ai listini dei ricambi (on line si trovano numerosi ricambisti) per farsi un'idea della spesa da affrontare in caso ci rendessimo conto di qualcosa da sostituire. Quando vado a vedere un mezzo, non necessariamente una 500, porto con me una calamita ed una torcia.

Questo perché a volte si può pensare di essere davanti ad un'occasione ed invece è solo una vettura imbellettata che potrebbe dover richiedere troppe attenzioni. La calamita mi serve per verificare che non ci sia presenza eccessiva di stucco che potrebbe nascondere un sinistro o un buco di ruggine riparato alla buona (ho visto auto apparentemente sane ma con toppe di vetroresina!) mentre la torcia mi serve per controllare passaruota, interno cofani e anfratti poco illuminati che poi sono quelli dove si accumula sporcizia e ruggine. Passiamo a fare una serie di controlli:

Controlliamo se le portiere presentano ruggine e se si chiudono bene, verifichiamo anche che le cerniere siano ben salde per scongiurare che l'ancoraggio non sia compromesso dalla ruggine. Approfittiamo per controllare lo stato delle maniglie, delle serrature e del funzionamento dei deflettori nonché della manopola sali/scendi dei finestrini e del sistema apriporta.

- Verifichiamo tutte le guarnizioni (parabrezza, lunotto, portiere e raschiavetro)
- Verifichiamo lo stato della capote, del telaio su cui è montata e delle cerniere.
- Alziamo i tappetini e verifichiamo i fondi e i sotto porta. Iniziamo dalla zona anteriore sotto i pedali o sotto il poggiatesta lato passeggero, vicino ai passaruota, sono i punti più vulnerabili, Poi controlliamo il tunnel

centrale e sotto la seduta posteriore. Se c'è della ruggine superficiale va bene ma se si dovesse avvertire una certa "morbidezza" al tatto (a volte si avverte un rumore come di un biscotto che si sbriciola) o se addirittura ci dovesse essere ruggine passante sarà indispensabile un intervento sulla carrozzeria non economico. Ricordiamoci che la 500 non ha telaio ma è a "scocca portante" quindi se i fondi sono compromessi è compromessa anche la sicurezza dell'auto.

- Verifichiamo lo stato dei sedili, dei pannelli portiere e di quelli posteriori. In commercio si trova tutto ma è comunque una spesa.
- Controlliamo lo stato del vano motore verificando la presenza di ruggine soprattutto a carico della traversa dove è montato il famoso supporto motore a molla.
- Passiamo al cofano anteriore e verifichiamo nella zona sotto la batteria eventuali danni da ruggine. Prestiamo attenzione ad eventuali pieghe dei lamierati che potrebbero essere indizio di un urto subito. Infine controlliamo la presenza della ruota di scorta, l'integrità del serbatoio benzina e di tutte le vaschette in plastica. Controlliamo anche eventuali perdite di liquidi.
- Verifichiamo i passaruota alla ricerca di ruggine o altri danni.
- Verifichiamo lo stato dei pneumatici e dei cerchi compreso lo stato e la presenza delle borchie (a seconda del modello)
- Passiamo ora alla parte meccanica. Il motore va in moto? Se no, verifichiamo che giri e non sia bloccato, è già qualcosa! Se abbiamo la possibilità di fare un giro di prova testiamo la frizione e i freni e prestiamo attenzione a rumori sospetti dal cambio o dal motore. Ognuno di essi nasconde un potenziale problema.
- Verifichiamo che gli strumenti nel cruscotto siano originali e funzionanti, che il volante sia anch'esso originale e integro. A proposito di volante controlliamo che non giri a vuoto prima di iniziare a muovere le ruote. Significherebbe un danno che richiede la revisione/sostituzione della scatola dello sterzo.
- Se possibile mettiamo l'auto su un ponte e comunque facciamo in modo di controllare il sottoscocca. Controlliamo avantreno e retrotreno (cuffie, silent bloc, boccole, ecc..), eventuali perdite e gioghi non previsti (semiassi, trapezi posteriori, ruote, ecc...).
- Infine controlliamo documenti e numero di telaio.

Se tutto ci soddisfa e non serve reasturo bene altrimenti dobbiamo chiederci se è sufficiente un restauro conservativo (molto apprezzato) o se è necessario fare un restauro radicale poiché le condizioni non lo permettono. Naturalmente la risposta cambia il budget di spesa. Quando avremo fatto tutte queste valutazioni sapremo anche il vero valore dell'auto ovvero se il prezzo richiesto è realistico oppure no. Il consiglio finale è di non avere fretta e ponderare per bene ogni aspetto valutando anche più vetture. Ricordiamoci che le spese affrontate per un restauro non saranno mai recuperabili, i soldi che si spendono per una vettura come la 500 o come altre storiche dal valore più affettivo che di mercato, si spendono solo per pura passione e per salvarne una dalla rottamazione. Spesso dobbiamo mettere in bilancio che le spese saranno maggiori del costo di mercato.





La bella stagione è alle porte, molti inizieranno a viaggiare o a fare delle gite domenicali. Allora ricordiamoci di fare tutti i controlli periodici previsti dal libretto di manutenzione della nostra auto per fare viaggiare sereni.

Ricordiamoci di

- Controllare livello liquidi: Olio motore, liquido freni, liquido di raffreddamento, liquido servosterzo e liquido lavavetri. E' buona norma fare questa verifica con intervalli regolari prima di un viaggio per individuare precocemente consumi anomali che potrebbero essere segnali di malfunzionamenti e/o perdite.
- Sostituire l'olio del cambio agli intervalli previsti dal costruttore. anticipiamo la sostituzione se prevediamo un viaggio. Maggiore attenzione dobbiamo averla se abbiamo un cambio automatico che potrebbe richiedere anche un trattamento specifico di lavaggio per mantenere l'efficienza.
- Verificare la pressione degli pneumatici (sempre a freddo) anche settimanalmente quando la temperatura esterna sale o scende repentinamente e non ci dimentichiamo della ruota di scorta se presente. Se, invece, abbiamo un kit di riparazione leggiamo bene le istruzioni per non trovarci impreparati e mettiamo nel cofano un "compressorino" portatile o anche una pompa a pedale. Si trovano nei negozi di autoriparazioni o presso i punti vendita di una nota catena di ricambi ed accessori oppure molto semplicemente online.
- Verificare lo stato del battistrada e la presenza di crepe o deformazioni degli pneumatici. Per legge la profondità del battistrada non deve essere inferiore a 1.6 mm (1 mm per le moto). Tuttavia, non è prudente scendere sotto i 3 mm. Per misurare lo spessore del battistrada sono in commercio appositi regoli a pochissimi euro. in ogni caso anche se gli pneumatici hanno pochi km ma sono vecchi e' buona regola sostituirli. per verificare la data di costruzione è necessario individuare sul fianco dello pneumatico la sigla dot seguita da una serie di lettere e numeri. Le ultime quattro cifre indicano la settimana e l'anno di produzione ("data pneumatici"). Se hanno più di 3 o 4 anni è bene sostituirli perché le performance sono certamente diminuite (gomma indurita).
- Verificare il consumo delle pastiglie freni e dei dischi
- Verificare l'efficienza dell'impianto elettrico controllando che tutte le utenze funzionino regolarmente (luci, tergicristalli, climatizzazione, ecc..)
- Verificare lo stato di carica della batteria con un multimetro (su internet si trovano numerosi tutorial, magari dedicheremo un numero all'impianto elettrico). In ogni caso se la batteria a più di 4 anni prendiamo in considerazione la sostituzione prima di un viaggio. Ricordiamoci che le auto moderne verificano la potenza della batteria tramite centralina e se gli A (ampere) non sono sufficienti non dà il consenso alla messa in moto. E' il motivo per cui succede che scendiamo dalla macchina per prendere un caffè e quando risaliamo la macchina non parte più. Sarebbe utile un allarme che ci indichi lo stato della batteria preventivamente. Tanti anni fa, invece, ci accorgevamo che la batteria stava per esaurirsi semplicemente sentendo il motorino di avviamento che girava in modo sempre più "stanco".
- Sostituire i filtri antipolline del climatizzatore. E' un'operazione semplice alla portata di tutti. Con l'occasione eseguire la disinfezione dell'impianto con l'apposito prodotto.

- Controlliamo il kit di sicurezza compreso l'estintore.
- Controlliamo che i documenti siano tutti in regola

Ora possiamo stare tranquilli

Un consiglio, possiamo risparmiare su molte cose in auto ma non dovremmo mai farlo su pneumatici e freni. Ricordiamo che i primi sono il nostro unico punto di contatto con il terreno mentre i secondi ci permettono di fermarci in sicurezza. Per questo dovrebbero essere sempre di grande qualità e non dovremmo mai rimandare la loro manutenzione.

*Di Paolo Giacomini  
delegazione EPA Lazio*

Da molti anni possessore e appassionato di diversi mezzi storici di cui ha personalmente curato il restauro



## SALUTE E BENESSERE

Molto spesso capita di soffrire di **mal di testa (cefalea) dopo aver mangiato**.

Si tratta di un **dolore continuo e non pulsante** (cosa che avviene invece per l'emicrania), localizzato su entrambi i lati della testa. Questo disturbo può essere molto fastidioso e stressante poiché ci impedisce di svolgere al meglio le attività della giornata.

C'è **differenza con la vera e propria Emicrania** che è caratterizzata da una sensazione pulsante che causa dolore lancinante alla testa. Può interessare un solo lato della testa spesso accompagnata da nausea e vomito, capogiri e aumento della sensibilità alla luce.

Che cosa provoca questo tipo dolore e come affrontarlo?

Si potrebbe pensare che ciò sia causato da un **allergia** a determinati alimenti, ma non è il nostro caso. Questo perché le allergie provocano dolori di natura differente e anche molto gravi.

Esempi di cibi che possono portare all'insorgenza di un attacco di cefalea: latticello, yogurt, formaggio tipo gorgonzola, panna acida e altri alimenti che contengono tiramina. Anche altri cibi come:cioccolato, salumi, fegato di pollo, banane, agrumi, salsa di soia e alimenti che contengono **additivi**

Entriamo nel campo delle **Intolleranze alimentari, in cui le quantità fanno la differenza**.

Un'altra causa molto frequente è legata al **reflusso gastroesofageo**

Il consumo di alimenti piccanti e fritti può aumentare la produzione di acido gastrico. Talvolta, l'acido risale nell'esofago attraverso la gola, una condizione nota come reflusso acido. Essa spesso è accompagnata da cefalea dopo aver mangiato, bruciore di stomaco, nausea, dolore o fastidio al petto e tosse.

Per evitare di sperimentare tali sintomi, si consiglia di evitare il consumo di **alimenti grassi, piccanti e acidi, così come bevande alcoliche e gassate**.

E 'consigliabile anche smettere di fumare, poiché anche il fumo può provocare reflusso acido.

Per combattere la cefalea tensiva ( la forma di mal di testa più comune) un buon rimedio senza ricorrere all'uso degli antinfiammatori, che placano semplicemente il dolore e non fermano definitivamente la causa del dolore stesso, è l'**Osteopatia**.

Questo tipo di terapia è indicata specialmente per chi voglia evitare gli effetti collaterali dei farmaci sintomatici (es. danno alla mucosa dello stomaco) e dei farmaci profilattici (sonnolenza, aumento dell'appetito e del peso).

L'osteopata può lavorare direttamente sulle cause della cefalea miotensiva, andando a **togliere le tensioni e le restrizioni** di mobilità della zona cervicale e della base del cranio.

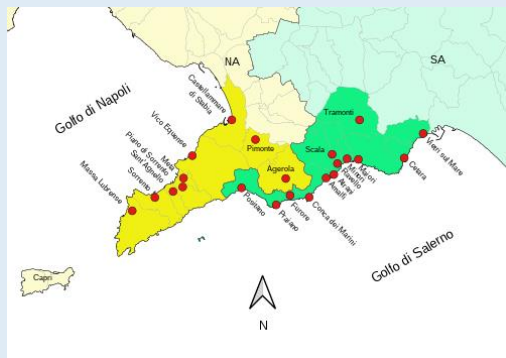
Può mitigare e migliorare tutte le influenze derivanti dallo stomaco, restituendo una giusta mobilità diaframmatica per ridurre il reflusso gastro esofageo.

Può consigliare tutta una serie di accorgimenti posturali e legati allo stile di vita per ridurre i rischi legati allo stress e al quotidiano.

Potrebbe essere molto utile fare una tabella giornaliera degli alimenti che mangiamo indicando quando abbiamo gli attacchi di mal di testa. In modo da poter valutare le possibili cause.

## TURISMO E VACANZE

### LA PENISOLA SORRENTINA (CAMPANIA)



#### Una piccola penisola divisa in due versanti Costiera Amalfitana e Sorrentina

Borghi colorati che occupano le insenature più impervie, rocce a strapiombo sul mare, panorami mozzafiato, vegetazione ancora incontaminata, un mare splendido nonché un clima mite sono caratteristiche che collocano la penisola, da secoli, meta di viaggiatori da tutto il mondo.

Protesa nel Mar Tirreno, nella Regione Campania si colloca tra il Golfo di Napoli e quello di Salerno si affaccia, a Nord con la costiera Sorrentina che comprende i comuni Tra Castellammare di Stabia e Massa Lubrense, e a Sud con la famosissima Costiera Amalfitana, patrimoni UNESCO, che si estende dai comuni di Positano a Vietri sul mare. Attraversare la strada da una parte all'altra della penisola che si snoda un percorso sinuoso e affascinante fatto di panorami scenografici, giardini di limoni, spiagge appartate dalle acque cristalline, alberghi da sogno e ville lussuose, ben mimetizzati nella vegetazione mediterranea riempie gli occhi e solo questo basta per una gita fuori porta. Inoltre per gli amanti del trekking qui è possibile passeggiare per mulattiere secolari che, percorrendo valli, boschi e borghi, regalano scorci incantati, come il Sentiero degli Dei e la Valle delle Ferriere. Il tutto accompagnato da siti storici e archeologici tanto meno da una gastronomia con le radici ben piantate nella tradizione locale.

**Suggerimenti Mare:** tutti i Comuni della penisola ad eccezione di Agerola che si trova in montagna, si affacciano al mare con luoghi più o meno attrezzati. Elenchiamo suggerimenti che valgono la pena di essere visitati. Benché quasi interamente circondata dal mare la penisola, a causa della sua morfologia di origine carsica non offre spiagge sabbiose, unica eccezione la spiaggia di Meta. Per le altre spiagge ai non avvezzi ai ciottoli e rocce si consigliano scarpini appositi. Spiaggia di Fornillo, Positano; Cala Gavitella, Praiano (unico sbocco sul mare del versante sud dove godere del tramonto); Spiaggia di Duoglio, Amalfi, accessibile esclusivamente via mare dal porto; Spiaggia di Puolo, Massa Lubrense e Marina Grande, Sorrento (più adatte alle famiglie data la facilità di accesso); fiordo di Furore; Bagni della regina Giovanna, Sorrento, dove si narra che la regina di Napoli Giovanna II d'Angiò, nel XV secolo, incontrasse i suoi amanti in una piscina naturale che si trova sulla Punta del Capo di Sorrento e che per di più gode di sito archeologico adiacente.

**Suggerimento Monti:** Il territorio è completamente attraversato dalla catena montuosa dei Monti Lattari, che degradando verso il mare terminano con la località di Punta Campanella. Di fronte a Punta Campanella, a poche miglia marine, c'è l'isola di Capri che un tempo era attaccata alla Penisola Sorrentina e attualmente ne rappresenta un ideale proseguimento. Si rimanda al sito dell'Alta via dei Monti Lattari (<https://www.altaviadeimontilattari.it>).

**Archeo Turismo:** adiacente alla penisola è impossibile non citare gli Scavi Archeologici di Pompei che rappresentano il terzo sito museale statale più visitato in Italia, superati solo da Pantheon e Colosseo con il Foro Romano. Molto suggestivi e meno conosciuti sono gli scavi dell'antica Stabiae, antico nome di Castellammare di Stabia che hanno portato alla luce tre lussuose ville ed un quartiere dotato di terme.

**Luoghi di Culto:** Spicca fra tutti il Duomo di Amalfi, Cattedrale di Sant'Andrea apostolo con il suo campanile e il chiostro denomina Chiostro del Paradiso; Chiesa di San Ciro, Vico Equense. Cattedrale di Castellammare di Stabia; Basilica di Sant'Antonino, Sorrento; Chiesa di San Gennaro Praiano; Duomo di Ravello; Chiesa di San Giovanni Battista; Vietri sul mare.

**Città d'arte e di storia:** Impossibile citare tutti comuni che fanno parte della penisola ma non possiamo esimerci di parlare della "capitale" della costiera amalfitana: Amalfi. Secondo una leggenda il paese prende il nome da



Amalfi, una ninfa amata da Ercole che fu sepolta qui per volere degli dei. Sicuramente abitata dai Romani, che erano fuggiti sui Monti Lattari per scampare alle invasioni germaniche e longobarde, era un castrum per la difesa del Ducato Bizantino di Napoli. A partire dal IX secolo, Amalfi divenne la prima repubblica marinara italiana, grazie alla sua posizione inaccessibile sulla scogliera amalfitana, ed entrò in competizione con Pisa, Venezia e Genova. A riprova dell'influenza amalfitana sull'area, il Codice Marittimo di Amalfi, meglio noto col nome di Tavole amalfitane, ebbe una grande influenza fino al XVII secolo in tutto il Mediterraneo. Inoltre è ormai accertato che furono gli amalfitani per primi ad inventare la bussola quale strumento di orientamento marinaro magnetico "a secco" ed a diffonderla nel Mediterraneo entro la prima metà del XIII secolo. Si rimanda ai siti istituzionali per consultare tutti i borghi presenti in penisola. (<https://costieraamalfitana.com/>). Per quanto riguarda la costiera sorrentina la sua "capitale" è Sorrento. la fondazione di Sorrento è tradizionalmente attribuita agli antichi Greci, sebbene la cittadina ebbe come primi abitanti stanziali i popoli italici, prima Etruschi e poi, dal 420 a.C., Osci, che vi esercitarono un importante influsso. In età romana, Sorrento è ricordata per aver partecipato all'insurrezione degli Italici (90 a.C.); vi fu quindi dedotta da Silla una colonia, a cui seguì più tardi uno stanziamento di veterani di Ottaviano. Nel corso dell'Ottocento Sorrento si affermò come celebre meta turistica. Per la costiera sorrentina si rimanda al sito della regione Campania per consigli di viaggio (<https://www.campania.info/costiera-sorrentina/>).



(sentiero degli dei)



(bagni Regina Giovanna)



(Villa Arianna scavi archeologici di Stabiae)



(Duomo di Amalfi)

## RUBRICA DEL GUSTO

L'enogastronomia della costiera sorrentina e amalfitana si colloca all'interno della enogastronomia campana ed eccelle per diversi prodotti famosi nel modo e che rendono la zona anche luogo di tour enogastronomici. I prodotti che spiccano su tutti sono la pasta di Gragnano IGP e le alici di Cetara da cui estrarre il famoso nettare "La colatura di alici", il lungo procedimento per la produzione di questo nettare è tramandato di generazione in generazione e tra origine dal *garum* Romano.

Dolci: Delizia al limone; torta ricotta e pera; torta caprese.

I vini: quelli prodotti nei borghi lungo la costiera amalfitana assumono la denominazione di Costa d'Amalfi DOC comprende i vini rossi, bianchi e rosati. Comprendono *blend* di diverse Uve autoctone campane. Aglianico, Piediroso e Sciacinoso per i vini rossi e Falanghina e Biancolella per i vini bianchi. In Costiera sorrentina principalmente si producono vini rossi frizzanti e beverini come il Gragnano e il Lettere che assumono la denominazione DOC Penisola Sorrentina.

I tesori della penisola: oltre ai prodotti che il mare offre vere e proprie "chicche" sono il fiordilatte di Agerola; Il limone "sfusato" di Amalfi; il Limoncello; Olio Extravergine della Penisola Sorrentina; Il provolone del monaco DOP; noci di Sorrento; Alici di Cetara; Colatura di alici di Cetara; Pasta di Gragnano IGP.



(Provolone del Monaco)



(produzione Colatura di alici)



(Gnocchi alla Sorrentina)



(Delizia al limone)



(Torta ricotta e pere)

A cura di Giuseppe Michelassi  
Delegazione EPA Lazio

## SPUNTI DI LETTURA



### Gialli:

- “ L’inganno di Prometeo —di Robert Ludlum
- “ La regola di Machiavelli —di Allan Folsom

### Classici:

- “ Addio alle armi —di Ernest Hemingway
- “ L’arte di essere felici – di Seneca (Lucio Anneo Seneca)

### Noir:

- “ Il sotterraneo dei vivi —di Douglas Presto e Lincoln Child
- “ Mangiatori di morte – di Michael Crichton

### Storici:

- “ Alexandros—di Valerio Massimo Manfredi
- “ Il romanzo di Ramses —di Christian Jacq

### Saggi:

- “ Il vizio della curiosità —di Philippe Daverio
- “ Vita e morte dell’ordine dei Templari—di Alan Demurger

### Fantascienza:

- “ Il ciclo dell’invasione (4 libri)—di Harry Turtledove
- “ John Carter di Marte—di Edgar Rice Burroughs



## I NOSTRI AMICI



### **Blue Shark Diving Center**

Immersioni subacquee corsi sub

Via Aurelia sud – Km 68,750 Civitavecchia (RM)  
c/o Mercure Civitavecchia Sunbay Park Hotel

**Da anni un punto di riferimento per appassionati del mare; dai cultori dell'immersione ricreativa fino ai praticanti delle immersioni tecniche profonde con miscele.**

**- Brevetti “NADD GLOBAL DIVING AGENCY”**

**- Concessionario prodotti Dive System**




[https://immersioni-subacquee-corsi-sub-blue-shark.business.site/?utm\\_source=gmb&utm\\_medium=referral](https://immersioni-subacquee-corsi-sub-blue-shark.business.site/?utm_source=gmb&utm_medium=referral)

<https://www.facebook.com/bluesharkdivingcv>

[andpierz@gmail.com](mailto:andpierz@gmail.com) - +39 3395314956 – Andrea



	<b>EUROPEAN POLICE ASSOCIATION</b> asbl Rue Panier Vert 34 à 1400 Nivelles - BELGIUM
	Scheda di adesione <input type="checkbox"/> Socio Aderente <input type="checkbox"/> Socio simpatizzante    (barrare la tipologia) Associazione senza Scopo lucrativo n. 464.738.381 (registrata in Belgio)

**SI PREGA DI RIEMPIRE IL MODULO IN TUTTE LE SUE PARTI, IN STAMPATELLO E LEGGIBILE**

**DATI ANAGRAFICI**

Nome:		Cognome:	
Data di nascita:	Città:	Prov. :	
Nazionalità:			

**RECAPITI**

indirizzo:		N°:	
Codice postale:	Città:	Prov.:	
Tel. abitazione:		Tel. ufficio:	
Cellular.:		Casella Postale:	
E-Mail (*):		Website:	

**INFORMAZIONI PROFESSIONALI (Soci aderenti)**

Corpo/Ente:	Reparto :
Indirizzo:	
Data di assunzione:	Data di congedo/pensionamento:

*Solo per i Soci simpatizzanti*

MOTIVAZIONE ALL'ISCRIZIONE:	
Presentato da (**):	Socio EPA Numero:
PROFESSIONE:	

**ALTRI DATI**

Se l'Associazione organizza un evento nella tua zona, sei disposto a ospitare uno o più soci? SI/NO _____ Quanti? _____
Quali sono i tuoi Hobbies? _____

DATA \_\_\_\_\_

FIRMA \_\_\_\_\_

La scheda dovrà essere spedita a mezzo posta elettronica presso:

- [info@europeanpolice.net](mailto:info@europeanpolice.net)
- [epaitalia@europeanpolice.it](mailto:epaitalia@europeanpolice.it) (per info anche +39 3513005239 - orario 15/18)

Allegare una foto per la tessera.

Gli appartenenti alle Forze di polizia e le G.P.G.(soci aderenti) sono pregati di allegare un documento che attesti tale qualità (copia della tessera di servizio o attestato di servizio, foto in uniforme).

QUOTA D'ISCRIZIONE : 25€ da versare sul conto IBAN : BE60 7320 3723 0570 BIC: CREGBEBB of European Police Association Rue du Panier Vert 34 1400 NIVELLES - Belgium,  
 In alternativa: 27 € sul conto PAYPAL [tresorier@europeanpolice.net](mailto:tresorier@europeanpolice.net) (i 2€ in più sono per le commissioni). Per il rinnovo annuale è sufficiente il versamento della quota; non è necessario compilare nuovamente la presente scheda.

(\*) *si prega di fornire un indirizzo e-mail esatto e leggibile A tutela della Privacy degli iscritti EPA non rilascia informazioni a terze parti o ad altre associazioni/enti.*

(\*\*) *La presentazione è richiesta per i soli soci Simpatizzanti. L'adesione come Socio Simpatizzante è subordinata all'approvazione del Consiglio di Amministrazione. In caso di rigetto della domanda la quota inviata sarà restituita.*