Dipartimento Pubblica Sicurezza
Servizio Polizia Stradale
Registrato il 21/07/2017
Prot.300/A/5620/17/144/5/20/3
245761

Il Ministro dell'Interno

Roma,

OGGETTO: Direttiva per garantire un'azione coordinata delle Forze di Polizia per la prevenzione e il contrasto ai comportamenti che sono le principali cause di incidenti stradali.

- AI SIGG.RI PREFETTI DELLA REPUBBLICA LORO SEDI
- AI SIGG.RI COMMISSARI DEL GOVERNO PER LE PROVINCIE AUTONOME TRENTO-BOLZANO
- AL SIG. PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE DELLA VALLE D'AOSTA AOSTA
- AI SIGG.RI QUESTORI DELLA REPUBBLICA LORO SEDI
- AI SIGG.RI DIRIGENTI DEI COMPARTIMENTI DELLA POLIZIA STRADALE LORO SEDI

e, per conoscenza:

- AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
  Dipartimento dei Trasporti Terrestri ROMA
- AL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA
  Dipartimento per l'Amministrazione Penitenziaria ROMA
- AL COMANDO GENERALE DELL'ARMA DEI CARABINIERI ROMA
- AL COMANDO GENERALE DELLA GUARDIA DI FINANZA ROMA
- ALLE ZONE POLIZIA DI FRONTIERA LORO SEDI

Il Ministro dell'Interno

- AI COMPARTIMENTI DELLA POLIZIA FERROVIARIA

- AI COMPARTIMENTI DELLA POLIZIA POSTALE E DELLE COMUNICAZIONI

LORO SEDI

- AL CENTRO ADDESTRAMENTO POLIZIA DI STATO

CESENA

PREMESSA

Dopo anni di continua decrescita degli incidenti stradali con esito mortale si sta registrando, in questi ultimi anni, un'inversione di tendenza, con un aumento del numero delle vittime, che desta forte preoccupazione ([1]). Tale allarmante fenomeno, che caratterizza anche altri Paesi dell'Unione Europea, impone una più attenta riflessione sulle cause e sulle dinamiche dei sinistri ma, soprattutto, una rivisitazione delle strategie e dei modelli operativi che disciplinano l'attività di prevenzione e contrasto delle Forze di Polizia e delle Polizie Locali, soprattutto allo scopo di allineare questa attività con gli obiettivi imposti dall'Unione Europea di una riduzione del 50% del numero delle vittime entro il 2020.

Per dare un'adeguata risposta, in linea con gli indirizzi operativi forniti dall'Unione Europea ([2]), appare, innanzitutto, necessario individuare gli ambiti ed i comportamenti entro cui questa azione dovrà svolgersi, che continuano ad essere individuabili:

- nella lotta alla guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti;
- nel contrasto degli eccessi di velocità;

([1]) Secondo i dati Istat, nel 2015 si sono verificati in Italia 174.539 incidenti stradali con lesioni a persone, che hanno provocato 3.428 vittime e 246.920 feriti. Per la prima volta dal 2001 si registra nel 2015 un aumento di n. 47 vittime, pari all'1,4%, rispetto al 2014. Sebbene nel 2016, secondo una stima recente dell'Istat, le persone decedute a seguito di sinistro stradale siano state 3.270, con una diminuzione del 4,6% rispetto al 2015, nei primi cinque mesi del **2017**, in mancanza del dato Istat, da un'analisi degli incidenti stradali rilevati da Polizia di Stato ed Arma dei Carabinieri, si evidenzia un incremento degli incidenti mortali e delle vittime rispettivamente dell'1,3% e del 5,3%, rispetto allo stesso periodo del 2016 (556 incidenti mortali rilevati, con 617 vittime).

([2]) V. Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al comitato delle regioni. *Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale.* Bruxelles, 20.7.2010 COM(2010) 389 definitivo.

- nel controllo rigoroso del rispetto degli obblighi di utilizzo delle cinture di sicurezza e del casco protettivo;
- nel contrasto di tutti quei comportamenti che costituiscono motivo di distrazione per il conducente e, in primo luogo, l'uso del cellulare o dello *smartphone* durante la guida; la necessità di porre particolare attenzione a tale fenomeno trova la sua giustificazione anche nelle evidenze statistiche più recenti.

1. Contrasto degli eccessi di velocità

Facendo seguito alle precedenti direttive impartite in materia ed in particolare alla direttiva 14 agosto 2009, prot. n. 300/A/10307/09/144/5/20/3 (direttiva per garantire un'azione coordinata di prevenzione e contrasto dell'eccesso di velocità sulle strade) e successive integrazioni e modificazioni, il Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali ed il Dipartimento della Pubblica Sicurezza di questo Ministero, d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, hanno provveduto alla redazione delle allegate istruzioni operative (All. 1), che sostituiscono, rinnovano ed adeguano al progresso tecnologico ed alle modifiche normative sopravvenute le istruzioni allegate alla predetta circolare fornendo, altresì, una risposta alla problematica della corretta taratura dei dispositivi di controllo, emersa a seguito della sentenza della Corte Costituzionale n. 113 del 18 giugno 2015.

Secondo le indicazioni fornite dalla direttiva del 14 agosto 2009, i cui ottimi risultati sono stati un importante elemento per avviare una politica di contrasto coordinata ed efficace, appare assolutamente necessario procedere ad una nuova ricognizione del territorio, attribuendo all'Osservatorio ivi richiamato l'importante compito di compiere un monitoraggio complessivo dell'impiego dei dispositivi di controllo della velocità, tenendo conto delle aggiornate istruzioni operative allegate alla presente.

2. Guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di stupefacenti

È necessario dare nuovo impulso alle attività organizzate di contrasto del grave fenomeno della guida in stato d'ebbrezza alcoolica, sollecitando le Forze di Polizia e le Polizie Locali, nei limiti delle risorse economiche disponibili, ad incrementare l'acquisto ed il sistematico utilizzo di dispositivi di controllo (etilometri e precursori) dei conducenti, conformemente agli indirizzi forniti dal Capo della Polizia, Direttore Generale della Pubblica Sicurezza, con le circolari in materia di impiego di strumenti di accertamento finalizzati alla verifica dello stato di ebbrezza alcolica e di alterazione psicofisica correlata all'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope ([3]), indirizzi che si richiamano integralmente.

Al riguardo, considerati anche gli ottimi risultati raggiunti a seguito della sperimentazione svolta dalla Polizia di Stato in materia di controllo dello stato di alterazione dei conducenti, di cui alla direttiva n. 300/A/3213/15/109/42 del 27.04.2015, del Capo della Polizia, Direttore Generale della Pubblica Sicurezza, appare oltremodo utile estendere il contenuto ed il modello operativo ivi proposto ad altre province, coinvolgendo possibilmente tutte le Forze di Polizia nell'esecuzione dei predetti servizi.

In tale campo d'azione, le SS.LL. coinvolgeranno, nell'ambito delle rispettive attribuzioni, anche le Regioni e le Amministrazioni Sanitarie Locali, allo scopo di prevedere un'azione sinergica e coordinata non solo per l'attività di contrasto dei fenomeni sopraindicati ma, soprattutto, per gli indispensabili profili di prevenzione sanitaria e rieducazione.

3. Utilizzo delle cinture di sicurezza ed altri sistemi di ritenuta e protezione

Sebbene le norme che impongono l'uso delle cinture di sicurezza ed altri sistemi di ritenuta e protezione siano ormai consolidate, i dati dell'infortunistica stradale mostrano che in tale settore non c'è stato un completo adeguamento delle condotte dei conducenti.

([3]) In particolare le circolari Prot. n. 300/A/1/42175/109/42 del 29 dicembre 2005, n. 300/A/35690/101/3/3/9 del 26 maggio 2008, n. 300/A/1/37312/101/3/3/9 del 31 luglio 2008.

Si impone, pertanto, una rinnovata attenzione, soprattutto per quanto riguarda l'impiego delle cinture nei sedili posteriori degli autoveicoli e dei dispositivi di ritenuta per bambini prevedendo, ove necessario, l'organizzazione di coordinate campagne di controllo ad elevato impatto, con l'impiego massiccio di controlli mirati, in aree ed orari in cui più elevato è il fenomeno del mancato utilizzo di tali dispostivi.
Considerato, altresì, che gli utenti vulnerabili della strada rappresentano ormai oltre il 50% delle vittime, con l'aumento del loro numero che riguarda in particolar modo gli utenti delle due ruote a motore, tenuti all'uso del casco protettivo, risulta indispensabile una rinnovata azione di prevenzione e repressione anche in questo ambito.

4. Lotta ai comportamenti che sono causa di distrazione

La distrazione alla guida si sta rivelando, soprattutto negli ultimi anni, la principale causa d'incidente stradale. In particolare, accanto a comportamenti collegati all'utilizzo scorretto dei dispostivi elettronici o di riproduzione sonora nei veicoli, preoccupa il fenomeno dell'utilizzo scorretto dei telefoni cellulari e, soprattutto, degli *smartphones* che, in taluni casi, costituiscono motivo di gravissimi incidenti.
Su questo fronte appare, perciò, necessario concentrare ogni sforzo nell'azione di contrasto che veda protagonisti non solo gli organi di polizia stradale istituzionalmente dedicati al controllo stradale, ma ogni operatore di polizia che, anche occasionalmente, si trovi a svolgere compiti di controllo del territorio. Anche in questo ambito, peraltro, appare indispensabile pianificare mirate azioni di controllo ad alto impatto su tutto il territorio nazionale, sollecitando ogni attore della sicurezza stradale alla promozione, nel proprio ambito operativo, di condotte virtuose adeguate.

5. Coordinamento delle azioni di contrasto da parte dei Prefetti

Gli ottimi risultati ottenuti per effetto dall'applicazione della citata Direttiva 14 agosto 2009, prot. n. 300/A/10307/09/144/5/20/3, rendono necessario rinnovarne l'efficacia ed il vigore attraverso un più diretto coinvolgimento di tutti gli organi di Polizia Stradale operanti sul territorio, secondo il modello operativo e con le modalità proposte.

Il Ministro dell'Interno

Si vorrà, perciò, dare ogni utile e nuovo impulso alla Conferenza provinciale permanente prevista dall'art. 11 del d.l.vo n. 300/1999 e successive modificazioni, nonché all'Osservatorio per il monitoraggio degli incidenti stradali – dipendenti, non solo dall'eccesso di velocità, ma anche dalla violazione delle altre norme di comportamento già più volte richiamate – mediante l'estensione del modello operativo utilizzato per il controllo della velocità. Si vorrà, altresì, avvalendosi della predetta Conferenza provinciale permanente, coordinare e pianificare tutte le risorse di contrasto disponibili sul territorio, riconoscendo alla Specialità Polizia Stradale della Polizia di Stato, come già utilmente fatto per le azioni di contrasto degli eccessi di velocità, un ruolo di consulenza specialistica e di capofila nella pianificazione concreta dei servizi di controllo e nella raccolta dei relativi dati statistici.

* * *

I Signori Prefetti estenderanno il contenuto della Presente ai Corpi o Servizi di Polizia Municipale e Provinciale.

IL MINISTRO

Maroni

Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

MODALITA' DI COLLOCAZIONE E USO DEI DISPOSITIVI O MEZZI TECNICI DI CONTROLLO FINALIZZATI AL RILEVAMENTO DELLE VIOLAZIONI DELLE NORME DI COMPORTAMENTO DI CUI ALL'ART 142 DEL DECRETO LEGISLATIVO 30 APRILE 1992, N. 285 (NUOVO CODICE DELLA STRADA).

INDICE

PARTE I
DISPOSITIVI DI MISURA DELLA VELOCITA'

1. **MODALITA' DI ACCERTAMENTO DELL'ECCESSO DI VELOCITA'**
   1.1. Tipologia degli strumenti utilizzabili
   1.2. Dispositivi di accertamento della velocità media
2. **APPROVAZIONE DEI DISPOSITIVI**
3. **CONTROLLO DEGLI STRUMENTI**
4. **PERCENTUALE DI RIDUZIONE DELLA VELOCITA' A FAVORE DEL TRASGRESSORE**
5. **GESTIONE DELLE APPARECCHIATURE**
   5.1. Proprietà, contratto di locazione finanziaria o di noleggio a canone fisso delle apparecchiature
   5.2. Attività che possono essere affidate a privati: servizi sussidiari all'accertamento
   5.3. Quantificazione del corrispettivo in caso di locazione
   5.4. Spese di accertamento
6. **PRECAUZIONI A TUTELA DELLA RISERVATEZZA PERSONALE**
   6.1. Limiti all'applicazione della normativa di tutela della riservatezza
   6.2. Tutela della riservatezza nel caso di esternalizzazione di servizi sussidiari all'accertamento
   6.3. Visione delle fotografie o della documentazione video da parte degli interessati
   6.4. Riprese frontali
7. **SEGNALAZIONE DELLE POSTAZIONI DI CONTROLLO**
   7.1. Presegnalazione delle postazioni di controllo della velocità
   7.2. Disposizioni per rendere visibili le postazioni di controllo della velocità
   7.3. Utilizzo di postazioni di controllo e distanza della segnaletica che impone il limite massimo di velocità
   7.4. Postazioni mobili di rilevamento della velocità
8. **SOGGETTI CHE POSSONO UTILIZZARE I DISPOSITIVI E I MEZZI TECNICI DI CONTROLLO**
   8.1 Impiego di operatori nell'attività di controllo

PARTE II
INDIVIDUAZIONE DEI TRATTI DI STRADA IN CUI È CONSENTITO IL CONTROLLO A DISTANZA DELLE VIOLAZIONI SENZA LA PRESENZA DI OPERATORI DI POLIZIA

1. **IMPIEGO E CARATTERISTICHE DEI DISPOSITIVI E DEI MEZZI TECNICI DI CONTROLLO**
2. **INDIVIDUAZIONE CON DECRETO DEL PREFETTO DELLE STRADE SULLE QUALI È AMMESSO L'USO DEI DISPOSITIVI E DEI MEZZI TECNICI DI CONTROLLO**
3. **CRITERI PER LA DETERMINAZIONE DEI TRATTI DI STRADA IN CUI È POSSIBILE L'UTILIZZO DI DISPOSITIVI E MEZZI DI CONTROLLO DEL TRAFFICO**
   3.1 Elevato livello di incidentalità sul tratto di strada
   3.2 Documentata impossibilità o difficoltà di procedere alla contestazione immediata

4. **PROCEDIMENTO DI INDIVIDUAZIONE ED EMISSIONE DEL DECRETO DA PARTE DEL PREFETTO**
   4.1 Richiesta degli organi di polizia stradale
   4.2 Parere dell'ente proprietario o concessionario della strada
   4.3 Emissione del decreto da parte del Prefetto

PARTE III:
MODALITA' DI CONTROLLO E DI CONTESTAZIONE

1. **POSTAZIONI A FUNZIONAMENTO AUTOMATICO DI TIPO FISSO.**
   1.1 Strumenti utilizzabili; approvazione, taratura e modalità d'impiego. Rinvio
   1.2 Presegnalazione della presenza dei dispositivi. Rinvio
2. **POSTAZIONI A FUNZIONAMENTO AUTOMATICO DI TIPO TEMPORANEO**
   2.1 Presegnalazione della presenza dei dispositivi. Rinvio
3. **POSTAZIONI TEMPORANEE DI RILEVAMENTO CON LA PRESENZA DELL'OPERATORE DI POLIZIA**
4. **ACCERTAMENTO DIRETTO CON FERMO DEL VEICOLO E CONTESTAZIONE IMMEDIATA DELLA VIOLAZIONE**

PARTE I
DISPOSITIVI DI MISURA DELLA VELOCITÀ

1. MODALITÁ DI ACCERTAMENTO DELL' ECCESSO DI VELOCITÀ

L'eccesso di velocità può essere oggetto di accertamento attraverso sistemi di rilevamento fissi, temporanei o mobili.

I dispositivi ed i mezzi tecnici di controllo delle violazioni, infatti, possono essere sia di tipo temporaneo – per consentire un'utilizzazione più flessibile sul territorio – sia di tipo fisso – installati permanentemente in postazioni appositamente allestite per garantire un controllo sistematico di tratti di strada caratterizzati da criticità particolari o da elevata sinistrosità – sia, infine, mobili, vale a dire installati a bordo di veicoli, e che permettono il rilevamento anche in movimento.

Le modalità di accertamento sono ugualmente valide ed efficaci. Tuttavia, in base alla vigente normativa, l'impiego di postazioni fisse di rilevamento senza la presenza degli operatori di polizia non può ritenersi una modalità ordinaria di controllo, ma rappresenta uno strumento utilizzabile solo su alcune strade ed in presenza di determinate condizioni.

In tutti gli altri casi, perciò, dovranno utilizzarsi sistemi di rilevamento della velocità sotto il diretto controllo e con la presenza di un operatore di polizia.

Ciò, naturalmente, non impedisce la contestazione differita della violazione, che è sempre possibile quando ricorrono i presupposti dell'art. 201 del D.Lvo 30 aprile 1992, n. 285 (nuovo codice della strada, nel seguito C.d.S.).

1.1. Tipologia degli strumenti utilizzabili

Gli strumenti utilizzabili si possono distinguere, quanto a modalità di accertamento in:

- dispositivi per l'accertamento della velocità istantanea o puntuale,
- dispositivi per l'accertamento della velocità media.

Quanto a modalità di funzionamento in:

- dispositivi automatici, una volta posti in opera funzionano automaticamente senza il continuo intervento dell'organo di polizia stradale,
- dispositivi manuali, azionati direttamente da un organo di polizia stradale, con o senza rilevazione fotografica.

1.2. Dispositivi di accertamento della velocità media

Sono sistemi integrati che permettono il monitoraggio, il controllo delle velocità sulla rete stradale, nonché l'accertamento della violazione per i veicoli che superano i limiti massimi di velocità.

Il sistema calcola con estrema precisione il tempo impiegato dai veicoli nel percorrere un tratto di strada di lunghezza nota, precedentemente misurata, compreso tra due successivi sistemi di rilevamento periferici.

Nei sistemi di rilevazione della velocità media, l'accertamento della velocità è compiuto nel luogo in cui è situata la sezione di rilevamento del tempo impiegato a percorrere il tratto; tale luogo è da considerarsi a tutti gli effetti di legge (soprattutto per la determinazione della competenza territoriale per i ricorsi al Prefetto di cui all'articolo 203 del C.d.S. e al Giudice di Pace di cui all'articolo 204 bis del C.d.S.), come luogo della commessa violazione.

Dispositivi di questo tipo impongono di norma che il limite di velocità sull'intero tratto oggetto del controllo sia omogeneo; tuttavia, condizioni eccezionali – quali, ad esempio la presenza di un cantiere in un tratto inferiore al segmento di strada oggetto del controllo della velocità media – non eliminano la possibilità per l'organo di polizia stradale di effettuare l'accertamento, considerando le eccedenze di velocità rispetto al limite ordinario ([1]), a condizione che gli eventuali diversi limiti vigenti lungo parte della tratta sottoposta a controllo siano occasionali e temporanei, e che il riferimento per la determinazione delle entità della violazione sia riferita al limite massimo di velocità costante valido per l'intera tratta.

Affinché i sistemi di rilevazione della velocità media possano svolgere al meglio la loro funzione – ivi compresa una vera e propria attività didattico-educativa nei confronti dell'utenza stradale – l'azione di controllo deve essere attuata su tratti di strada non troppo brevi, tali da far prospettare un controllo pressoché simile a quello della velocità istantanea o puntuale. A tal fine si ritiene opportuno che la distanza minima tra le sezioni di ingresso e di uscita del tratto stradale lungo il quale si esegue il controllo non risulti inferiore a cinquecento metri, se la velocità ammessa lungo lo stesso tratto non sia superiore ai 60 Km/h, ed a mille metri se la velocità ammessa è superiore o uguale a 110 km/h, con distanze minime intermedie in funzione della velocità nell'intervallo tra 60 e 110 km/h.

([1]) *La presenza di un cantiere stradale, con limiti di velocità ridotti, rende ancora più pericoloso il comportamento dell'utente che ha mantenuto nell'intero tratto una velocità media superiore al limite massimo previsto, pertanto, o non ha tenuto conto del limite di velocità in presenza del cantiere, oppure, pur osservandolo, ha mantenuto nella restante parte del tratto autostradale una velocità ben superiore al massimo ammissibile.*

Restano immutate tutte le altre condizioni e prescrizioni che sono alla base della scelta della ubicazione delle unità di rilevamento e di impiego del sistema, ed in particolare quella che lungo la tratta controllata vige, o sia imposto, un limite massimo di velocità costante in condizioni ordinarie ([2]).

2. APPROVAZIONE DEI DISPOSITIVI

Tutti gli strumenti utilizzati per misurare la velocità dei veicoli devono essere approvati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, secondo le disposizioni degli artt. 45, comma 6, e 142, comma 6, del C.d.S, degli artt. 192 e 345 del DPR 16 dicembre 1992, n. 495 (regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, nel seguito Reg.), e del decreto ministeriale 29 ottobre 1997, relativo alla "Approvazione di prototipi di apparecchiature per l'accertamento dell'osservanza dei limiti di velocità e loro modalità di impiego".

Ai sensi ell'art. 3 del decreto ministeriale 29 ottobre 1997, le approvazioni delle apparecchiature per l'osservanza dei limiti di velocità, concesse a decorrere dal 1° gennaio 1981, decadono venti anni dopo il loro rilascio. Da tale data gli apparecchi non possono essere più commercializzati ([3]), se la loro approvazione non è stata rinnovata.

3. CONTROLLO DEGLI STRUMENTI

Con sentenza n.113, depositata il 18 giugno 2015, la Corte Costituzionale ha dichiarato incostituzionale, in riferimento all'art. 3 della Costituzione, l'articolo 45, comma 6,del C.d.S., nella parte in cui non prevede che tutte le apparecchiature impiegate per l'accertamento delle violazioni ai limiti di velocità siano sottoposte a verifiche periodiche di funzionalità e di taratura.

Pertanto ogni esemplare dei dispositivi approvati, e ogni sistema installato su tratte di strada da sottoporre a controllo nel caso di velocità media, deve essere sottoposto a verifiche di funzionalità e di taratura con cadenza almeno annuale, per accertare che le prestazioni di ogni esemplare in uso corrispondano a quelle del prototipo approvato ([4]).

([2]) *I pareri espressi dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici nella fase di esame della richiesta di approvazione dei sistemi per il controllo della velocità media, riportati in sintesi nei decreti di approvazione, non escludono la possibilità di un impiego in presenza di un cantiere stradale se il sistema viene impiegato non per controllare il rispetto della velocità imposta in corrispondenza del cantiere, bensì il rispetto della velocità imposta nel tratto precedente e/o successivo, da calcolare sempre come velocità media, all'interno dell'estesa oggetto della rilevazione.*

([3]) *E' consentito comunque l'utilizzo dei dispositivi già commercializzati per i quali non è stato richiesto il rinnovo dell' approvazione.*

([4]) *La verifica periodica dei dispositivi per la misura della velocità consiste nell'accertare il mantenimento nel tempo della loro affidabilità finalizzata alla tutela della fede pubblica, nonché l'integrità di eventuali sigilli ed etichette o altri elementi di protezione previsti, attuata attraverso un insieme di operazioni necessarie per assicurare che le funzioni del dispositivo siano in uno stato di conformità ai requisiti per l'utilizzazione prevista. Salvo diverse specifiche previste in fase di approvazione dei vari dispositivi, per i misuratori di velocità i*

Per i dispositivi o sistemi che sono approvati per più di una modalità di funzionamento (ad esempio per velocità istantanea in modalità stazionaria o in movimento, con rilevamento in avvicinamento o in allontanamento, per rilevamento della velocità istantanea o media etc.), le verifiche di funzionalità e taratura devono essere effettuate in relazione alle modalità di funzionamento del dispositivo o sistema adottate dall'organo di polizia stradale che impiega i medesimi.

Per i sistemi impiegati per il controllo della velocità media su tratti di strada nei quali la distanza tra le stazioni di rilevamento non subisce modifiche, la misura della distanza è eseguita in occasione della verifica iniziale di funzionalità e di taratura; per le verifiche successive la taratura riguarderà solo lo scarto di tempo tra i riferimenti locali delle due stazioni di riferimento in ingresso ed in uscita del sistema oggetto di verifica.

Le verifiche periodiche di taratura devono essere eseguite, con emissione di certificato di taratura, da soggetti che operano in conformità ai requisiti della norma UNI CEI EN ISOIEC 17025:2005 (e future revisioni) come laboratori di taratura, accreditati da ACCREDIA o da altri organismi di Accreditamento firmatari a livello internazionale degli accordi di mutuo riconoscimento.

Qualora la verifica abbia esito negativo, la funzionalità del dispositivo o sistema dovrà essere ripristinata a cura del titolare dell'approvazione, ovvero da soggetto a ciò abilitato.

4. PERCENTUALE DI RIDUZIONE DELLA VELOCITA' A FAVORE DEL TRASGRESSORE

Alla velocità accertata dall'apparecchio di misura deve essere applicata una riduzione a favore del trasgressore pari al 5% del valore rilevato, con un minimo di 5 km/h. Eventuali decimali risultanti da questa operazione non possono essere oggetto di ulteriore arrotondamento, né è possibile tener conto di eventuali ulteriori percentuali di riduzione collegate all'incertezza della misura dello strumento che sono già comprese nella percentuale sopra citata ([5]).

---

requisiti per l'utilizzazione si intendono soddisfatti se il dispositivo è in grado di fornire le indicazioni della velocità dei veicoli in transito con un errore non superiore a +/- 1% per la media di un discreto numero di misure ed un errore non superiore al 3% per la singola misura

([5]) *Sia l'art. 142 C.d.S che l'art. 345, Reg. non fanno menzione di arrotondamenti ulteriori nella determinazione della velocità. Pertanto il superamento dei predetti limiti, una volta effettuata la riduzione pari al 5% della velocità rilevata, con un minimo di 5 km/h, comporta l'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria, che corrisponde al valore finale della velocità rilevata, compresi i valori decimali (es. limite massimo di velocità 130 km/h, velocità rilevata di 148 km/h – riduzione del 5%= velocità 140,6 km/h con sanzione di cui all'art.142, comma 8, C.d.S. per aver superato di oltre 10 km/h).*

La riduzione si applica alle risultanze ottenute da tutti gli strumenti di misura approvati per l'accertamento della velocità sia istantanea o puntuale che media ([6]).

5. GESTIONE DELLE APPARECCHIATURE

Gli apparecchi di misura utilizzati per contestare l' eccesso di velocità devono essere nella completa disponibilità degli Uffici o Comandi da cui dipendono gli organi accertatori.

L'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, tra cui quella relativa al superamento dei limiti massimi di velocità, ricade tra le attività di cui all'art. 11, comma 1, lett. a), C.d.S., e pertanto, costituendo servizio di polizia stradale, non può essere delegato a terzi, pena la nullità degli accertamenti ([7]).

5.1. Proprietà, contratto di locazione finanziaria o di noleggio a canone fisso delle apparecchiature

Nel richiamare la disposizione di cui all'art. 345, comma 4, Reg., nella quale è stabilito che le apparecchiature per il rilevamento della velocità devono essere gestite direttamente dagli organi preposti all'espletamento dei servizi di polizia stradale elencati dall'art. 12 C.d.S., si rammenta altresì che l'art. 61 della Legge 120/2010, prevede che ai fini dell'accertamento delle violazioni esclusivamente con l'impiego del personale dei corpi e dei servizi di polizia locale, è consentito l'uso di apparecchi acquisiti da loro in proprietà, con contratto di locazione finanziaria o di noleggio a canone fisso.

Le citate disposizioni, non imponendo una specifica natura del titolo di possesso dello strumento, lasciano intendere che le singole apparecchiature possono essere di proprietà ovvero:

([6]) *La vigente normativa (art. 345 Reg. e D.M. 29.10.1997), impone che la percentuale di riduzione a favore dell'utente, pari al 5% con un minimo di 5 Km/h, si applichi a tutte le apparecchiature utilizzate per l'accertamento della velocità dei veicoli, senza fare distinzione tra apparecchiature destinate a misurare la velocità istantanea e strumenti tecnici per il calcolo della velocità media. Invero, la concessione della predetta riduzione a favore dell'utente non è correlata alla incertezza di misura strumentale degli apparecchi, ma alla necessità di tener conto della reale condotta dell'utente che non può tenere costantemente sotto controllo il tachimetro, ovvero può anche superare leggermente la velocità massima consentita per eseguire una manovra più rapidamente a favore della sicurezza e può essere condizionata dalla possibile imprecisione degli strumenti di misura dei veicoli (tachimetri). La riduzione progressiva del valore della velocità media (5, 10 o 15% in base alla velocità calcolata), prevista dal comma 2 dell'art. 345 Reg., deve essere applicata al valore della velocità media ricavata empiricamente dal confronto dei dati orari e delle percorrenze autostradali ricavati dai biglietti autostradali. Ai sistemi tecnici di misurazione della velocità media, perciò, non può essere applicata la riduzione prevista dall'art.345, comma 2, Reg. relativa alla velocità media calcolata con le risultanze dei biglietti autostradali.*

[7] *A tale comportamento consegue, altresì, la censurabilità delle amministrazioni inadempienti, in quanto in contrasto con la previsione dell'articolo 345, comma 4, Reg., secondo il quale l'accertamento delle violazioni ai limiti massimi di velocità deve essere eseguito attraverso la "gestione diretta" delle apparecchiature da parte degli organi di polizia stradale (Cass.Civ., Sez. I, 7 novembre 2003 n. 16713), e con l'art. 61 della legge 29 luglio 2010, n. 120, inerente " Disposizioni in materia di sicurezza stradale"che disciplina le modalità di accertamento delle violazioni alle norme del Codice della strada da parte degli enti locali.*

a) acquisite in locazione o in leasing da imprese che ne hanno la proprietà con contratti che possono prevedere, altresì, anche gli interventi di manutenzione;
b) acquisite in comodato da altre Pubbliche Amministrazioni ovvero da Enti pubblici o Enti Proprietari o Concessionari delle Strade, secondo convenzioni o accordi che possono comprendere anche le operazioni di manutenzione.

In entrambi i casi, tuttavia, è sempre necessario che le stesse apparecchiature siano costantemente mantenute nella **completa ed esclusiva disponibilità** degli organi di polizia stradale di cui all'art. 12 C.d.S.. Per soddisfare la predetta esigenza, l'intervento degli organi di polizia stradale deve concretizzarsi:

a) per le postazioni temporanee, nell'installazione, nella verifica di funzionalità e nel costante controllo del corretto funzionamento dell'apparecchio;

b) per le postazioni fisse, nella verifica della funzionalità del sistema di controllo e nella sua attivazione o disattivazione, anche a distanza.

In caso di locazione e se previsto dalle disposizioni contrattuali, le aziende fornitrici potranno fornire un dispositivo con analoghe caratteristiche in sostituzione di quello locato, per periodi di tempo limitati alle operazioni di manutenzione, al solo fine di non interrompere il servizio di controllo della velocità.

5.2. Attività che possono essere affidate a privati: servizi sussidiari all'accertamento

La convalida delle immagini prodotte dall'apparecchiatura e la sottoscrizione di verbali di accertamento devono essere sempre effettuate dagli organi di polizia stradale e così pure ogni altra operazione che concorra alla formazione dei predetti atti.

Possono, invece, essere affidate a terzi o svolte sotto il diretto controllo degli organi di polizia stradale le attività puramente manuali e complementari quali, a titolo esemplificativo, la rimozione e sostituzione dei rullini, lo sviluppo degli stessi e la stampa dei fotogrammi, la masterizzazione dei dati relativi, ovvero la predisposizione degli stampati per le procedure di notifica.

Inoltre è consentito affidare a soggetti privati mere attività di servizi sussidiari alla gestione amministrativa dei procedimenti sanzionatori, nel rispetto delle disposizioni sulla riservatezza quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, le seguenti:

- elaborazione informatica dei dati delle violazioni senza alcun potere decisionale in ordine alla validazione ed all'accertamento che rimane di esclusiva competenza dei soggetti di cui all'art. 12 del C.d.S.;
- stampa dei processi verbali relativi alle violazioni accertate dai soggetti di cui al punto precedente e relativo imbustamento;

- attività di data entry relativamente ai dati attinenti le singole fasi che concorrono alla corretta gestione amministrativa del procedimento sanzionatorio (es. esiti notifiche, pagamenti, ricorsi, comunicazioni varie, ecc...);

Durante le operazioni di rilevamento, è possibile avvalersi di tecnici specializzati purché a questi ultimi non siano affidati compiti di accertamento e controllo, di specifica competenza degli operatori di polizia stradale.

Per quanto riguarda, invece, la fase dello sviluppo dei fotogrammi impressionati, si ribadisce la necessità che un operatore di polizia presenzi alle operazioni demandate ad un laboratorio privato al fine di garantire la legittimità dell'operazione e l'obbligo di gestione diretta prevista dal citato art.345 Reg. Esec. C.d.S..

5.3. Quantificazione del corrispettivo in caso di locazione

Il corrispettivo da elargire all'aggiudicatario del servizio di locazione dell'apparecchio, e dei relativi servizi correlati alla manutenzione, deve esprimersi attraverso un canone fisso rapportabile al costo delle apparecchiature e/o al tempo di utilizzo delle stesse, sia esso giornaliero o mensile, e non alla quantità e/o qualità delle sanzioni eventualmente accertate e/o riscosse.

Le spettanze da elargire all'aggiudicatario dell'appalto di locazione devono essere rapportate alle disposizioni degli artt.142, comma 12 ter, e 208 C.d.S., relative alla destinazione dei proventi degli illeciti amministrativi, ove è prevista tra l'altro, la possibilità della fornitura dei mezzi tecnici necessari per i servizi di polizia stradale. Il corrispettivo, perciò, deve essere sempre commisurato al costo delle apparecchiature e/o in funzione del tempo di utilizzo delle stesse e non legato alle sanzioni eventualmente riscosse ([8]).

5.4. Spese di accertamento

Le spese di accertamento devono avere un costo documentabile ed analitico poiché gravanti sul trasgressore ai sensi dell'art. 201, comma 4, del C.d.S, in aggiunta al dovuto quale sanzione amministrativa pecuniaria corrispondente alla violazione commessa. Non possono rientrare tra le spese di accertamento il costo delle attività che non concorrono direttamente alla definizione della procedura inerente

([8]) *Se da una parte, infatti, appare illogico in un rapporto contrattuale con natura "do ut facias " vincolare il corrispettivo per la prestazione ad un' "alea" corrispondente ad una percentuale delle sanzioni amministrative pecuniarie riscosse, dall'altra appare paradossale che concorra all'attività di accertamento un soggetto privato che, pur accettando il rischio contrattuale, determini con la propria opera l'entità del corrispettivo da ricevere, riducendo così lo stesso rischio contrattuale. Una procedura così come ipotizzata appare in parte in contrasto anche con le disposizioni dettate dall'art. 208 del C.d.S., che stabilisce la destinazione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie. Difatti, una determinazione "a priori" del costo del servizio, basata su una percentuale predefinita e senza una motivazione plausibile che giustifichi tale corrispettivo, limiterebbe in modo sostanziale le percentuali che spettano ai soggetti beneficiari richiamati nel medesimo art. 208 C.d.S., con il rischio di pregiudicare le attività e gli obbiettivi da perseguire che sono finanziati con i fondi in questione.*

l'individuazione del trasgressore ovvero alla notifica del verbale di contestazione al medesimo, diverse da quelle definite dal paragrafo 5.2. Analogamente non possono rientrare i costi connessi alla gestione amministrativa del procedimento sanzionatorio successivi alla notificazione dei verbali di contestazione (assistenza legale, recupero credito, ecc.).

6. PRECAUZIONI A TUTELA DELLA RISERVATEZZA PERSONALE

I dispositivi di controllo utilizzati per l'accertamento dell' eccesso di velocità che consentono di documentare la violazione, ed a richiesta dell'interessato la visione successiva, devono essere impiegati nel rispetto delle norme sulla riservatezza personale (D.Lvo n. 196/2003).

La doverosa considerazione dei diritti della persona impone l'adozione di alcune cautele. In particolare è necessario che:

- gli apparecchi di rilevazione, pur potendo effettuare un continuo monitoraggio del traffico, memorizzino le immagini solo in caso di infrazione;
- salva la possibilità di utilizzo dei dati per fini giudiziari, le immagini rilevate siano fruibili solo per l'accertamento e la contestazione degli illeciti stradali;
- la registrazione continua del monitoraggio del traffico sia conservata in forma di dati anonimi, senza possibilità di identificazione dei veicoli o delle persone e possa essere disponibile, sempre attraverso dati anonimi, soltanto per studi o ricerche sul traffico;
- le risultanze fotografiche o le riprese video siano nella disponibilità e vengano trattate solo dal personale responsabile degli organi di polizia e dagli incaricati del trattamento e della gestione dei dati;
- le immagini siano conservate solo per il periodo di tempo strettamente necessario all'applicazione delle sanzioni e alla definizione dell'eventuale contenzioso;
- nella conservazione delle risultanze fotografiche o video siano adottati gli accorgimenti di sicurezza utili ad evitare l'accesso non autorizzato ai dati e alle immagini trattate.

6.1. Limiti all'applicazione della normativa di tutela della riservatezza

Occorre precisare che l'applicazione della vigente normativa in materia di riservatezza personale, riferita al trattamento delle immagini, comprese anche quelle registrate nei controlli con documentazione video, è obbligatoria solo qualora permetta di identificare un soggetto anche in via indiretta, cioè attraverso il collegamento con altre informazioni, quali quelle degli archivi del Dipartimento per i trasporti, la navigazione, gli

affari generali ed il personale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o del Pubblico Registro Automobilistico.

Pertanto, le prescrizioni sopra richiamate non operano quando i sistemi utilizzati e le registrazioni effettuate, per la distanza, per l'ampiezza dell'angolo di visuale, per la tipologia degli strumenti ovvero per altre cause contingenti non contengano dati identificativi dei veicoli.

6.2. Tutela della riservatezza nel caso di esternalizzazione di servizi sussidiari all'accertamento

Qualora le operazioni di sviluppo e stampa della documentazione fotografica, di gestione della documentazione video o digitale prodotta dalle apparecchiature di rilevamento della velocità, ovvero le attività di gestione sussidiaria ed amministrativa del procedimento sanzionatorio siano affidate a soggetti privati, deve essere sempre garantito il rigoroso rispetto delle disposizioni poste a tutela della riservatezza personale.

In particolare, deve comunque essere assicurato che:

- i dipendenti della struttura privata operino in qualità di "incaricati del trattamento";
- gli stessi agiscano sotto la diretta sorveglianza e secondo le istruzioni del "titolare del trattamento" e del "responsabile del trattamento";
- il ruolo di "incaricato del trattamento" possa essere svolto soltanto da una persona fisica;
- sia nominato "responsabile del trattamento" la società incaricata, ovvero una o più persone operanti nell'Amministrazione Pubblica, ovvero una o più persone operanti nella medesima struttura privata.

Ricorrendo tali presupposti, il privato è legittimato a trattare i precedenti dati della struttura pubblica, di cui abbia la disponibilità, ma è comunque vincolato ad utilizzarli nell'ambito dei compiti che devono risultare da un atto scritto (provvedimento amministrativo o convenzione).

6.3. Visione delle fotografie o della documentazione video da parte degli interessati

Per garantire le esigenze di riservatezza, le fotografie o le immagini che costituiscono fonte di prova per gli illeciti accertati non devono mai essere inviate al domicilio dell'intestatario del veicolo unitamente al verbale di contestazione.

Tuttavia, poiché l'intestatario del veicolo ha un legittimo interesse a conoscere l'effettivo autore della violazione e, pertanto, ad ottenere dalla competente autorità ogni elemento utile al riguardo, la visione della documentazione fotografica o del video deve

essere resa disponibile a richiesta del destinatario del verbale, nel rispetto delle norme sull'accesso ai dati personali trattati.

Al momento dell'accesso, pertanto, dovranno essere opportunamente oscurati o resi comunque non riconoscibili tutti i soggetti ripresi nei fotogrammi.

6.4. Riprese frontali

Le esigenze di riservatezza personale escludono la possibilità di effettuare il rilevamento della velocità con sistemi automatici, senza contestazione immediata della violazione, attraverso la ripresa fotografica frontale del veicolo quando l'apparecchiatura permette la memorizzazione di immagini che consentono di identificare le persone che vi si trovano a bordo.

Sono invece compatibili le riprese frontali realizzate con l'ausilio di dispositivi impiegati per la contestazione immediata delle violazioni.

Infatti, in tali casi, la documentazione video realizzata costituisce solo il supporto che attesta una violazione accertata direttamente dall'operatore di polizia.

Diverso è il caso di impiego di dispositivi automatici di rilevamento della velocità, senza contestazione immediata della violazione, debitamente approvati, che effettuano la ripresa frontale del veicolo, provvisti di un programma che provvede all'oscuramento automatico dalla parte di immagini rilevate (essenzialmente la zona del parabrezza) che consentono di identificare le persone che vi si trovano a bordo.

L'impiego di tali dispositivi è legittimo poiché di fatto si tratta di una forma di accertamento in tutto simile al caso delle riprese della parte posteriore del veicolo. Infatti in tal modo sono disponibili solo i dati pertinenti e necessari a rilevare l'infrazione ai fini della successiva contestazione, costituiti essenzialmente dalla targa di immatricolazione del veicolo con la quale viene commessa.

7. SEGNALAZIONE DELLE POSTAZIONI DI CONTROLLO

L'art. 142, comma 6-bis, C.d.S. impone che le postazioni di controllo per il rilevamento della velocità siano:

a) preventivamente segnalate;
b) ben visibili.

Il rispetto delle esigenze di informazione dell'utenza, allo scopo di fornire la massima trasparenza all'attività di prevenzione realizzata con l'impiego di apparecchiature di controllo della velocità, deve essere garantito mediante l'uso di segnali stradali o di dispositivi di segnalazione luminosa.

7.1. Presegnalazione delle postazioni di controllo della velocità.

Le caratteristiche e le modalità di impiego dei segnali e dei dispositivi di segnalazione luminosa sono state stabilite con decreto adottato dal Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, in data 15 agosto 2007.

In proposito, nel rinviare a tale provvedimento per quanto concerne le indicazioni relative al contenuto del messaggio, si richiama l'attenzione sugli articoli 2 e 3 precisando che:

a) il decreto non fissa una distanza minima tra il segnale stradale o il dispositivo luminoso di preavviso e la postazione di controllo a cui si riferisce ma, più genericamente, stabilisce che tale distanza deve essere "*adeguata*", in relazione alla velocità locale predominante. Salvo casi particolari, in cui l'andamento plano-altimetrico della strada o altre circostanze contingenti rendono consigliabile collocarlo ad una distanza diversa, si può ritenere che tra il segnale o il dispositivo luminoso e la postazione di controllo possa essere "*adeguata*" la distanza minima indicata, per ciascun tipo di strada, dall'art. 79, comma 3, Reg. per la collocazione dei segnali di prescrizione.
b) la distanza massima tra il segnale stradale o il dispositivo luminoso che indica la presenza della postazione di controllo e la postazione stessa non può essere superiore a km 4 e tra il segnale o dispositivo e la postazione non devono essere presenti intersezioni o immissioni laterali di strade ad uso pubblico;
c) le caratteristiche costruttive dei segnali stradali utilizzabili (forma, colore di fondo, altezza dei caratteri in funzione della velocità locale predominante, ecc.) sono quelle previste dal Reg. per i segnali di indicazione; per i dispostivi luminosi a messaggio variabile, invece, occorre far riferimento alle disposizioni dell'art. 170 del medesimo regolamento.

L'informazione sulla presenza della postazione di controllo, sia fissa che temporanea, deve essere fornita attraverso la collocazione di idonei segnali stradali di indicazione, anche a messaggio variabile, che possono essere installati, in via provvisoria o definitiva, ad adeguata distanza dal luogo in cui viene utilizzato il dispositivo di rilevamento ([9]) secondo le indicazioni del decreto ministeriale 15 agosto 2007.

([9]) *La norma non impone la presegnalazione dell'effettivo funzionamento delle apparecchiature ma solo dell'installazione della postazione fissa o della sua abituale collocazione, quando trattasi di postazioni temporanee.*

Per le postazioni temporanee possono essere utilizzati segnali collocati in modo permanente sulla strada solo quando la posizione dei dispositivi di rilevamento sia stata oggetto di preventiva pianificazione coordinata ed il loro impiego in quel tratto di strada non sia occasionale, ma, per la frequenza dei controlli, assuma il carattere di sistematicità ([10]).

Per pianificazione del servizio di attività di controllo con misuratori di velocità si intende quella possibilmente definita in seno alla conferenza provinciale permanente di cui all'art. 11 del D.lgs. 300/1999, in modo da evitare una dannosa sovrapposizione dei servizi, dalla quale può derivare uno spreco di risorse umane a danno dell'attività di prevenzione e repressione degli illeciti sul territorio comunale.

Limitatamente alle postazioni temporanee di controllo, l'esigenza di informazione preventiva può essere soddisfatta anche attraverso l'impiego di dispositivi luminosi a messaggio variabile, installati su veicoli e collocati ad adeguata distanza dalla postazione stessa, conformemente alle indicazioni fornite dal citato decreto ministeriale 15 agosto 2007.

L'attività di rilevamento utilizzando un dispositivo di controllo che accerta l'infrazione "in avvicinamento" del veicolo è soggetta alle medesime regole per ciò che attiene sia al «cartello di preavviso» sia alla «ben visibilità» della postazione.

Si aggiunge però una ulteriore condizione di cui è necessario tener conto, ovvero che la posizione della postazione di rilevamento non coincide con il «punto di accertamento» che è a distanza dalla medesima, comunque prima che il veicolo raggiunga il luogo in cui sono posizionati sia lo strumento che gli operatori di polizia stradale.

In tal caso il «puntamento» deve avvenire entro lo spazio compreso tra il cartello di preavviso e la postazione e comunque entro uno spazio in cui la postazione sia ben visibile da parte dell'utente della strada.

In questi casi è opportuno che della posizione del segnale nonché della postazione sia dato conto nel verbale di inizio attività ovvero nel verbale di contestazione.

Tutte le segnalazioni in argomento dovranno essere comunque collocate in condizioni di sicurezza e in modo da consentirne il tempestivo avvistamento da parte degli utenti in transito e la tutela dell'incolumità degli operatori di polizia.

([10]) *L' attività pianificata, se programmata con carattere sistematico dovrà necessariamente assumere una natura non occasionale (es. almeno x giorni la settimana per x mesi o con altra cadenza), assumendo a tal fine importanza prioritaria non tanto la determinazione di un numero "x" di controlli, ma la indicazione dell'intervallo temporale in cui viene effettuata l'attività di controllo. Pertanto, l'effettuazione di un numero "x" di periodi di controlli ripetuti, in un arco temporale definito, fa assumere all'attività di controllo il carattere di sistematicità. Ovvio che più è frequente l'attività meglio credibile risulta anche il segnalamento.*
Salvo i casi sopracitati, infatti, l'utilizzazione di segnaletica permanente per segnalare postazioni temporanee, se pur non vietata dalle disposizioni vigenti, risulta non coerente con la tipologia utilizzata e con l'esigenza di credibilità che il messaggio segnaletico deve fornire. Pertanto, salvo i casi sopraindicati, le postazioni temporanee dovrebbero essere segnalate con segnali stradali temporanei.

7.2. Disposizioni per rendere visibili le postazioni di controllo della velocità.

Per postazione di rilevamento si deve intendere «l'insieme di tutte le componenti essenziali per il suo funzionamento tecnico, normativo e di protezione che attengono al rilevatore della velocità» – ovvero il rilevatore vero e proprio – i suoi accessori di funzionamento, nonché eventuali protezioni o box all'interno dei quali è collocato lo strumento di misurazione, nonché la segnaletica volta ad assicurare la visibilità della medesima postazione ([11]).

Le postazioni con dispositivi automatici di rilevamento a distanza della velocità, senza la presenza dell'agente accertatore, devono essere rese ben visibili attraverso la collocazione su di esse, o nelle immediate vicinanze, di un segnale di indicazione riportante il simbolo dell'organo di polizia operante conforme a quelli previsti dall'art. 125 Reg., ovvero breve iscrizione della denominazione del corpo o servizio di polizia operante se non riconoscibile attraverso uno specifico simbolo.

Le postazioni di controllo temporanee presidiate dall'agente accertatore sono rese ben visibili grazie alla presenza di personale in uniforme o ricorrendo, ove possibile, all'impiego di autoveicoli di servizio con colori istituzionali ovvero con l'utilizzo di un segnale di indicazione riportante il simbolo dell'organo operante come previsto per le postazioni di rilevamento a distanza, da apporre nelle immediate vicinanze della postazione. È comunque opportuno, ai fini della tutela garantita dall'art. 2700 del codice civile, che nel verbale di inizio attività sia dato conto sia della posizione del segnale di presegnalazione che della postazione. In alternativa le predette informazioni possono essere inserite nel verbale di contestazione della violazione.

Quando sia utilizzato un veicolo di serie nella disponibilità della Pubblica Amministrazione, la visibilità della postazione è garantita con la collocazione sul veicolo o in corrispondenza di esso di un segnale come previsto per le postazioni di rilevamento a distanza.

Ove il rilevamento della velocità venga effettuato dal lato opposto al senso di marcia con dispositivi approvati per tale utilizzo, la visibilità della postazione è garantita dall'installazione di un segnale di indicazione riportante il simbolo dell'organo operante come quello previsto per le postazioni di rilevamento a distanza, posto nelle immediate vicinanze della postazione, orientato in modo da essere visibile dai veicoli che procedono

([11]) *Per quanto concerne la visibilità della postazione di controllo, va precisato come tale postazione non deve essere intesa limitatamente alla presenza dei singoli operatori di polizia stradale o di veicoli di polizia, ma deve essere interpretata come l'insieme di tutte le componenti essenziali per il suo funzionamento.*

nel senso di marcia sottoposto a controllo. Ove il rilevamento della velocità venga effettuato su entrambi i sensi di marcia con dispositivi approvati per tale utilizzo collocati su un solo lato della strada, la visibilità della postazione è garantita dall'installazione di un segnale di indicazione come sopra, a doppia faccia, da apporre nelle immediate vicinanze della postazione, visibile dalle due direzioni. In quest'ultimo caso, deve essere sempre e comunque garantita, per entrambi i sensi di marcia, la presenza della segnaletica di presegnalazione delle postazioni di cui al paragrafo 7.1.

Non esiste alcun obbligo di utilizzo di segnaletica luminosa e/o intermettente per rendere visibile la postazione di controllo, né di utilizzare colorazioni particolari riguardo ai contenitori (box) e/o supporti (pali) dei dispositivi di controllo. ([12])

7.3. Utilizzo di postazioni di controllo e distanza dalla segnaletica che impone il limite massimo di velocità.

L'art. 25, comma 2, 2° periodo, della Legge n. 120/2010, prevede che fuori dei centri abitati non possono comunque essere utilizzate o installate postazioni di rilevamento a distanza, senza la presenza dell'operatore, ad una distanza inferiore ad un chilometro dal segnale che impone il limite di velocità.

Il fatto che la distanza sia in relazione alla presenza del segnale di limite massimo di velocità esclude che tale condizione si applichi qualora il limite imposto sia quello generalizzato previsto dall'art.142, comma 1, del C.d.S. , per i vari tipi di strada, vigente lungo il tratto stradale in cui avviene il controllo, o sia riferito al particolare veicolo in circolazione.

([12]) *Si stanno affermando diversi progetti che prevedono metodologie di controllo della velocità, soprattutto in ambito urbano, che possono sopperire da un lato all'impossibilità di poter installare in situ sistemi con controllo da remoto e dall'altro infondere la percezione del «controllo costante su un dato tratto di strada» ove sono installati appositi box di colorazione diversa impropriamente detti dissuasori. L'unico impiego consentito per tali "supporti", per i quali non è richiesta alcuna approvazione o omologazione essendo meri contenitori, è quello che prevede l'installazione al loro interno di misuratori di velocità di tipo approvato, per un utilizzo anche non continuo. Deve essere verificata la possibilità di alloggiare all'interno delle "colonnine" in questione i dispositivi misuratori, con particolare riguardo alle eventuali condizioni interne suscettibili di pregiudicarne il funzionamento. La maggior parte delle «postazioni» è normalmente vuota: l'effetto deterrente sta nel fatto che il conducente non può sapere in quale di esse si trova un dispositivo (che peraltro può essere facilmente trasferito dall'una all'altra), La condizione per rendere funzionale tale metodologia di controllo è quella di apporre con sistematicità, nell'ambito di un serio piano d'intervento e a rotazione, i rilevatori all'interno dei «supporti» per sanzionare l'eventuale superamento dei limiti di velocità, affinché sia mantenuto "credibile" il sistema nella percezione dei medesimi utenti, nonché inalterata nel tempo la sua efficacia deterrente. Diversamente, gli utenti, soprattutto quelli abituali, non acquisirebbero quella coscienza ed educazione necessarie ad indurli spontaneamente a limitare la velocità di guida. Per ciò che attiene alla presegnalazione ed alla visibilità dei supporti, questi, indipendentemente dal luogo della loro installazione, anche quando garantiscono una luminosità notturna, devono rispettare tutte le condizioni operative di presegnalamento e di visibilità dettate dalla normativa vigente.*

Ciò stante, è l'ultimo segnale incontrato dall'utente della strada quello al quale riferire la distanza di un chilometro, a meno che non si tratti di una mera ripetizione di un segnale precedente lungo un tratto di strada in cui non vi sono intersezioni.

La prescritta distanza deve essere garantita anche agli utenti che si immettono con manovra di svolta.

L'obbligo della distanza di almeno un chilometro dal segnale posto dopo l'intersezione non si applica qualora la velocità massima consentita sia la stessa su tutti i rami dell' intersezione, a condizione che la segnaletica presente su tali rami sia comunque ad una distanza di almeno un chilometro dalla postazione di controllo. In sintesi, la distanza di almeno un chilometro deve essere assicurata a tutti gli utenti in approssimazione alle postazioni di rilevamento, quale che sia il tratto di strada percorso.

Poiché secondo la norma la distanza di almeno un chilometro dal segnale vale sia per l'utilizzo che per la installazione della postazione, nel caso di dispositivi di rilevamento – che operano l'accertamento con veicolo in avvicinamento alla postazione – il chilometro deve essere computato rispetto al punto in cui viene effettivamente rilevata la violazione, e non rispetto al punto di installazione del dispositivo.

Per quanto riguarda gli accertamenti con i dispositivi di determinazione della velocità con rilevamento a distanza, si ritiene che la prescrizione indicata dal legislatore nel citato articolo 25, comma 2, della legge 120/2010, intenda sollecitare nell'utente della strada un comportamento virtuoso, consentendo allo stesso di adeguare la velocità al limite indicato dalla segnaletica stradale non solo a partire dal segnale stesso, ma anche nel successivo chilometro; conseguentemente, all'interno di tale spazio viene inibita l'azione di controllo con rilevamento a distanza senza la presenza dell'operatore di polizia.

Il divieto non concerne l'impiego di tali sistemi quando oggetto del controllo è la velocità media mantenuta dal veicolo tra due portali del sistema, anche se il segnale di limite di velocità sia installato a meno di 1 chilometro dal primo dei due portali, considerato che il momento dell'accertamento dell'eventuale infrazione, generata dall'aver mantenuto nel tratto oggetto di controllo una velocità media superiore a quella prescritta dal segnale verticale apposto a meno di un chilometro, coincide con il luogo ove è collocato il secondo dei due portali del sistema – punto che, quindi, si deve trovare sempre a più di un chilometro dal segnale verticale collocato dall'ente proprietario della strada. ([13])

([13]) *Nessun obbligo della distanza è invece previsto dagli accessi e dalle diramazioni di cui all'art. 22 del C.d. S. Nella fattispecie si ricorda che l'ente proprietario della strada è il solo in grado di valutare se la sistemazione debba essere trattata come intersezione, provvedendo di conseguenza ad apporre la prescritta segnaletica, di cui all'art. 109, ovvero 112, del Reg. In difetto di tale segnaletica, la sistemazione deve essere trattata alla stregua di accesso a proprietà laterali, e pertanto non ricorre l'obbligo di rispettare la distanza di 1 km tra esso e il dispositivo misuratore della velocità, né quello di ripetere dopo di esso il segnale di limite di velocità.*

7.4. Postazioni mobili di rilevamento della velocità

Quanto precede in ordine alla segnalazione ed alla visibilità delle postazioni di controllo non si applica per l'utilizzo dei dispositivi di rilevamento della velocità mobili (installati a bordo di veicoli) per la misura della velocità in modalità dinamica, vale a dire in movimento, in coerenza anche con quanto previsto dall'art. 3 del più volte richiamato DM 15 agosto 2007.

8. SOGGETTI CHE POSSONO UTILIZZARE I DISPOSITIVI E I MEZZI TECNICI DI CONTROLLO

L'articolo 4, comma 1, della legge 168/2002 limita l'utilizzazione o la installazione dei dispositivi e dei mezzi tecnici di controllo a distanza ai soli organi di polizia stradale indicati nel comma 1, dell'art.12 C.d.S. .

Resta impregiudicata, per i restanti organi di polizia stradale richiamati ai commi 2 e 3 dell'art.12 C.d.S., la facoltà di utilizzare dispositivi di controllo finalizzati all'accertamento diretto delle violazioni, procedendo, quando possibile, alla prescritta contestazione immediata delle stesse. I medesimi soggetti, peraltro, possono utilizzare i dispositivi di controllo senza effettuare la contestazione immediata nei casi previsti dall'art. 201 del C.d.S., a condizione che il loro impiego avvenga con la presenza e sotto il diretto controllo di loro dipendenti abilitati allo svolgimento di compiti di polizia stradale.

8.1 Impiego di operatori nell'attività di controllo

Nei casi indicati all'art. 201, comma 1 bis, lett. e), del C.d.S., la condizione della diretta gestione può ritenersi soddisfatta quando l'apparecchio di misura è gestito anche da un solo operatore.

Quando il servizio di controllo prevede la contestazione immediata della violazione, non è richiesto l'impiego coordinato di più unità operative, essendo sufficiente l'utilizzazione di una sola unità operativa composta da almeno due operatori di polizia stradale. Infatti, nel rispetto delle regole fissate dalle presenti istruzioni, il numero degli operatori e le modalità del loro impiego restano in ogni caso rimessi alla valutazione discrezionale del responsabile del Comando o dell'Ufficio da cui dipendono.

PARTE II
INDIVIDUAZIONE DEI TRATTI DI STRADA IN CUI È CONSENTITO IL CONTROLLO A DISTANZA DELLE VIOLAZIONI SENZA LA PRESENZA DI OPERATORI DI POLIZIA

1. IMPIEGO E CARATTERISTICHE DEI DISPOSITIVI E DEI MEZZI TECNICI DI CONTROLLO

L'articolo 4 del d.l. 20.6.2002, n.121, come convertito e modificato con legge 01.8.2002, n.168, e successivamente modificato con d.l. 27.06.2003, n. 151, convertito con legge 01.08.2003, n. 214, consente sia l'impiego di dispositivi che di mezzi tecnici di controllo del traffico, per l'accertamento a distanza di alcune violazioni, tra cui l'eccesso di velocità (art.142 C.d.S.).

In particolare è possibile l'installazione e l'impiego di dispositivi in grado di rilevare, anche in modo automatico ([14]) le violazioni, senza la presenza o l'intervento contestuale dell'operatore di polizia stradale, ovvero di mezzi tecnici che mettono in condizione l'organo preposto all'attività di monitoraggio del traffico a distanza di accertare l'illecito in un luogo diverso da quello in cui esso si sviluppa e dal momento in cui si compie.

La norma legittima l'accertamento e la contestazione differita delle violazioni rilevate con i predetti dispositivi tecnici senza richiedere che l'impossibilità della contestazione immediata sia adeguatamente motivata caso per caso, ma considerandola oggettivamente ed in via presuntiva presente in tutte le fattispecie indicate ([15-16]).

I **dispositivi di controllo** si identificano con gli strumenti tecnici costruiti specificamente per accertare violazioni (quali, a titolo esemplificativo, i misuratori di

---

([14]) *Secondo l'art.4 del d.l. 20.6.2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla l. 01.8.2002, n. 168 e successive modifiche, gli accertamenti in automatico delle violazioni previste dall'art. 142 sono correttamente effettuati senza la presenza dell'organo di controllo, solo qualora vengano eseguiti mediante apparecchiature che abbiano ottenuto una specifica approvazione o omologazione per tale impiego.*

([15]) *La norma intende riferirsi sia all'impiego di dispositivi o mezzi tecnici di controllo che rilevano l'infrazione quando il veicolo è già transitato e che sono presidiati durante il funzionamento da un organo di polizia stradale, sia all'impiego di strumenti che automaticamente, senza neppure la presenza dell'operatore di polizia, registrano l'infrazione e trasmettono i dati a distanza (controlli da remoto), ovvero che consentono l'accertamento in tempi successivi sulla base delle immagini raccolte.*

([16]) *Occorre precisare, tuttavia, che la disposizione dell'art. 4 della l. n. 168/2002, e successive modificazioni, non sostituisce le norme generali del codice della strada in materia di accertamento degli illeciti; piuttosto, le integra prevedendo una procedura speciale per l'attività di controllo e di accertamento delle violazioni realizzato anche senza il diretto intervento di un operatore di polizia stradale, ed introducendo un'espressa eccezione al principio della contestazione immediata di cui all'art. 200 C.d.S., quando l'accertamento avviene su strade ed in situazioni in cui la contestazione immediata, per motivi oggettivi, è comunque impossibile, molto difficoltosa ovvero pericolosa per il personale operante o per gli utenti della strada. Per questa ragione, fuori dei casi descritti dalla norma, è possibile continuare ad utilizzare sistemi di misurazione della velocità ovvero di rilevamento o di documentazione degli illeciti avendo riguardo alla disciplina generale del codice della strada, perciò, ove possibile, si potrà procedere all'immediata contestazione della violazione.*

velocità), mentre i **mezzi tecnici di controllo** ([17]) sono costituiti, più genericamente, da tutti gli apparecchi che consentono di controllare il traffico a distanza (videocamere, sistemi digitali di rilevamento del passaggio, ecc.).

Il richiamato art. 4, in linea con le disposizioni dell'art. 45, comma 6, C.d.S., prescrive che i dispositivi di controllo utilizzati per l'accertamento automatico delle violazioni, e cioè senza richiedere la presenza o l'intervento diretto degli operatori di polizia stradale, devono essere approvati od omologati a tale scopo dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

La disposizione è in armonia con l'art. 345 del Reg., secondo cui tutti i dispositivi destinati a controllare la velocità dei veicoli devono essere approvati od omologati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

2. INDIVIDUAZIONE CON DECRETO DEL PREFETTO DELLE STRADE SULLE QUALI È AMMESSO L'USO DEI DISPOSITIVI E DEI MEZZI TECNICI DI CONTROLLO

Relativamente alle strade classificate dall'art. 2, comma 2, C.d.S. di tipo A (autostrade) e B (strade extraurbane principali) i dispositivi di controllo a distanza possono essere sempre utilizzati, ragion per cui non è necessaria una preventiva ricognizione da parte del Prefetto ([18]). Per le strade di tipo C (strade extraurbane secondarie) e D (strade urbane di scorrimento) spetta al Prefetto, con proprio decreto, la determinazione dei tratti in cui è possibile l'attività di controllo remoto del traffico finalizzata all'accertamento delle violazioni per eccesso di velocità, sentiti gli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, comma 1, C.d.S. e su conforme parere degli enti proprietari delle strade.

A tal proposito si soggiunge che le strade classificate ai sensi dell'art. 2, comma 2, lett. B e C del Codice della Strada come "*extraurbane*", quando attraversano i centri abitati assumono automaticamente e funzionalmente la classificazione di cui all'art. 2, comma 2, lett. D, E, o F, a seconda delle caratteristiche e a prescindere dall'ente che abbia la proprietà o la gestione amministrativa delle strade stesse.

([17]) *Riguardo ai mezzi tecnici di controllo del traffico, che richiedono l'intervento a distanza di un operatore al fine di rilevare un'infrazione (ad esempio, videocamere a circuito chiuso), si evince che i medesimi possono essere utilizzati per l'accertamento delle violazioni di cui agli artt.. 148 e 176 C.d.S. senza necessità di preventiva omologazione o approvazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, purché siano sotto il diretto controllo degli organi di polizia stradale che, a distanza, effettuano il monitoraggio del traffico in tempo reale.*

([18]) *Il testo del comma 1 dell'art. 4 della legge 168/2002, e successive modificazioni, indica chiaramente, richiamando il testo del codice della strada a riguardo, che l'ambito di utilizzo dei citati dispositivi è circoscritto solo alle autostrade, alle strade extraurbane principali, alle strade extraurbane secondarie e alle strade urbane di scorrimento. La procedura di individuazione dei tratti di strade di cui al successivo comma 2, concernente le arterie diverse dalle autostrade e dalle extraurbane principali, quindi, non può riguardare le strade urbane di quartiere e le strade locali, ne è invocabile la mancata esplicita esclusione come possibilità di estendere tale disciplina anche alle strade urbane di quartiere e alle strade locali.*

Nell'ipotesi, pertanto, che tali arterie assumano la classificazione di strade urbane di quartiere o strade locali, non è consentita l'installazione di sistemi di rilevamento a distanza ([19]); viceversa, è ammessa quando assumono la classificazione di strade urbane di scorrimento, previa individuazione puntuale da parte del Prefetto del tratto di strada ai sensi dell'art. 4, comma 2 del D.L. 20.6.2002, n.121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1.8.2002, n. 168.

Sulle strade di tipo A e B nonché sui tratti di altre strade individuati dal Prefetto è sempre consentita la contestazione differita della violazione ([20]).

Con l'utilizzazione dei dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico finalizzati al rilevamento a distanza della violazione di cui all' art. 142 C.d.S, si esclude tout court l'obbligo della contestazione immediata. La norma del predetto art. 4, peraltro, non pone una generalizzata esclusione dell'impiego delle apparecchiature elettroniche di rilevamento al di fuori delle strade sopra citate, in cui è possibile procedere alla rilevazione senza la presenza degli organi accertatori. Infatti, le predette apparecchiature possono essere utilizzate nelle tipologie di strade diverse dalle precedenti anche nei casi indicati dall'art. 201, lett. a) ed e) del C.d.S., che consentono l'accertamento senza contestazione immediata, purché sia presente un operatore di polizia.

3. CRITERI PER LA DETERMINAZIONE DEI TRATTI DI STRADA IN CUI È POSSIBILE L'UTILIZZO DI DISPOSITIVI E MEZZI DI CONTROLLO DEL TRAFFICO

Sulle strade diverse dalle autostrade e dalle strade extraurbane principali, il citato art. 4 della legge n. 168/2002 disciplina l'attività di controllo, anche remoto, del traffico, finalizzata all'accertamento degli illeciti tra cui quelli dell'art. 142 C.d.S.. La contestazione differita delle violazioni rilevate con i dispositivi in argomento è legittima quando, sulla base di una valutazione preventiva compiuta dal Prefetto, i tratti di strada sui quali possono essere collocati dispositivi di controllo rispondono ai seguenti criteri:

- un elevato livello di incidentalità;
- la documentata impossibilità o difficoltà di procedere alla contestazione immediata sulla base delle condizioni strutturali, plano-altimetriche e di traffico.

([19]) *In tali casi, assicurando la costante presenza di un operatore di polizia, potrà essere omessa la contestazione immediata della violazione quando ricorrono le condizioni indicate dall'art. 201, comma 1-bis, lett. e), C.d.S.*

([20]) *Il provvedimento del Prefetto che individua tali tratti di strada, non limita la possibilità, per tutti i soggetti indicati dall'art.12, c. 1, C.d.S., di procedere in qualsiasi luogo al controllo della velocità secondo gli ordinari moduli operativi, che prevedono il fermo del veicolo e la relativa contestazione immediata, ovvero, se questa è impossibile, la notificazione successiva del verbale di contestazione della violazione,rilevata in presenza dei citati soggetti, nel quale saranno adeguatamente indicati i motivi che non hanno consentito il fermo del veicolo e la contestazione al trasgressore ai sensi dell'art. 201 del C.d.S.*

La norma intende favorire un impiego diffuso della tecnologia non esclusivamente a fini sanzionatori, ma in modo funzionale e coerente con l'obiettivo di ridurre drasticamente gli incidenti stradali.

3.1 Elevato livello di incidentalità sul tratto di strada

Quanto alle ragioni che sostengono il primo criterio, si sottolinea l'esigenza, per ciascun tratto di strada da sottoporre a controllo, di un'accurata analisi del numero, della tipologia e – soprattutto – delle cause degli incidenti stradali ivi avvenuti nel quinquennio precedente, conformemente alla previsione normativa, per la quale l'impiego delle tecnologie di controllo del traffico è giustificato solo dalla gravità del fenomeno infortunistico registrato sul tratto di strada, riconducibile nelle sue cause a quei comportamenti rilevabili dai citati dispositivi e mezzi tecnici di controllo.

3.2 Documentata impossibilità o difficoltà di procedere alla contestazione immediata

Quanto al secondo criterio, è necessario preliminarmente evidenziare che i fattori elencati nel richiamato art. 4, comma 2, della legge 168/2002 (condizioni strutturali, plano-altimetriche e di traffico) hanno carattere tassativo per cui non possono essere prese in considerazione situazioni ambientali diverse o altre esigenze, pur astrattamente rilevanti ai fini di dimostrare l'impossibilità di fermare i veicoli.

Nella valutazione delle condizioni strutturali e plano-altimetriche del tratto interessato, a titolo meramente esemplificativo e non esaustivo, occorre avere riguardo ai seguenti elementi che condizionano l'operatività della normale attività di vigilanza stradale:

- presenza di più corsie per ciascun senso di marcia, ovvero suddivisione della strada in carreggiate separate, anche in ambito urbano, in cui mancano spazi idonei (assenza di banchine o piazzole di dimensioni adeguate), gallerie e viadotti privi di aree per fermare i veicoli fuori della carreggiata o, comunque, in condizioni di sicurezza;
- situazioni in cui l'andamento della strada (curve) o il suo profilo altimetrico (dossi o cunette) limitano la visibilità e condizionano in modo negativo la possibilità di fermare e di fare sostare i veicoli dei trasgressori fuori della carreggiata – o, comunque, in condizioni di sicurezza – in corrispondenza del tratto di strada interessato e in quello immediatamente successivo;
- condizioni particolari di scarsa visibilità legate, ad esempio, a fenomeni atmosferici ciclicamente ricorrenti (nebbia) che, in concomitanza con altri fattori ambientali o con le caratteristiche della strada (assenza di spazi idonei per effettuare il fermo del veicolo in condizioni di sicurezza), rendono difficile e pericolosa l'ordinaria attività di controllo.

Nella valutazione complessiva dei fattori relativi al criterio in argomento dovranno essere considerati, inoltre, la composizione ed il volume di traffico sulla strada. A titolo esemplificativo, la presenza di traffico intenso e prevalentemente formato da mezzi pesanti rende manifesta la difficoltà di procedere al fermo dei veicoli anche su strade ad una sola corsia per senso di marcia, soprattutto se il tratto interessato non presenta spazi idonei per lo stazionamento dei veicoli pesanti fuori della carreggiata, o comunque in condizioni di sicurezza tali da evitare pericolo o intralcio per la circolazione.

4. PROCEDIMENTO DI INDIVIDUAZIONE ED EMISSIONE DEL DECRETO DA PARTE DEL PREFETTO

Il procedimento di individuazione dei tratti di strada diversi dalle autostrade e dalle extraurbane principali, in cui è possibile il controllo finalizzato all'accertamento a distanza delle violazioni, è avviato dal Prefetto di iniziativa oppure a seguito di richiesta dell'organo di polizia stradale competente per territorio, corredata degli elementi valutativi di seguito indicati e del parere dell'ente proprietario o concessionario della strada.

4.1. Richiesta degli organi di polizia stradale

La richiesta dell'organo di polizia stradale deve evidenziare, in particolare:
- la gravità del fenomeno infortunistico registrato nell'ultimo quinquennio nel tratto di strada interessato o nelle immediate vicinanze dello stesso, soprattutto in relazione all'inosservanza delle disposizioni in tema di velocità e di sorpasso;
- le caratteristiche del traffico che vi si svolge con riguardo sia alla composizione dello stesso, sia ai volumi che ordinariamente interessano l'arteria stradale;
- le difficoltà operative dell'organo di polizia stradale nel procedere con gli ordinari moduli di controllo alla contestazione immediata delle violazioni nell'area segnalata.

Deve, inoltre, essere allegata la seguente documentazione:
- localizzazione esatta del tratto interessato e descrizione accurata della sede stradale, corredata da idonea documentazione fotografica e, ove possibile, di disegni, piante o planimetrie;
- studio statistico della situazione infortunistica, facendo riferimento ai sinistri che si sono verificati negli ultimi cinque anni nel tratto di strada interessato o nelle immediate vicinanze dello stesso con l'indicazione, per ciascun sinistro, delle presumibili cause e delle conseguenze alle persone o alle cose che ne sono derivate;
- analisi del traffico riferita ad almeno una giornata lavorativa rappresentativa;
- relazione conclusiva del responsabile dell'ufficio, con la quale si illustrano le attività di polizia svolte sulla strada e le difficoltà riscontrate nell'utilizzazione degli

ordinari modelli operativi di controllo, senza recare pregiudizio alla sicurezza della circolazione, alla fluidità del traffico o all'incolumità dei conducenti controllati e del personale operante.

4.2. Parere dell'ente proprietario o concessionario della strada

Il comma 2 dell'art. 4 della legge n. 168/2002 prevede altresì che ai fini della individuazione dei tratti da sottoporre a controllo si debbano esprimere gli enti proprietari degli stessi (per le strade in concessione, il parere è espresso dal concessionario, ai sensi dell'art. 14, comma 3, C.d.S.).

Tale parere ha natura obbligatoria e vincolante, ed ha per oggetto la compatibilità tecnica dell'installazione o dell'utilizzazione dei dispositivi con la conservazione delle infrastrutture stradali, la tutela della fluidità del traffico e la sicurezza della circolazione.

Per agevolare l'attività istruttoria, è opportuno promuovere modalità flessibili di comunicazione e di dialogo tra Amministrazioni, attraverso il ricorso a conferenze di servizi o a valutazioni collegiali.

A tal fine appare oltremodo proficuo avvalersi delle Conferenze provinciali permanenti previste dall'art. 11 del D.Lvo 31 luglio 1999, n. 300, e successive modificazioni, nel cui ambito sono presenti ed operano tutte le componenti interessate alla sicurezza della circolazione stradale.

In via generale, un eventuale diniego al nulla osta all'installazione di un dispositivo per il rilevamento della velocità da parte di un ente proprietario della strada può essere fondato solo su motivi di carattere tecnico strutturale della strada, o per quelli inerenti i poteri e i compiti di cui all'art. 14 C.d.S., considerate le eventuali responsabilità imputabili ai sensi degli artt. 2043 e 2051 del Codice Civile , al medesimo ente. Nel caso di installazione a bordo strada, deve essere valutata la possibilità che tali manufatti possano costituire ostacoli, ancorché posti al di fuori della carreggiata, e la conseguente opportunità di proteggerli adeguatamente ai sensi della vigente normativa in materia di dispositivi di ritenuta.

4.3. Emissione del decreto da parte del Prefetto

Nella prima fase di applicazione della legge è stata già effettuata una individuazione complessiva di tutti i tratti interessati, con l'emissione dei relativi decreti.

La procedura per l'adozione di nuovi provvedimenti, in analogia con quanto previsto dal comma 2, art. 4, della legge 168/2002, in caso di richiesta presentata dall'organo di polizia stradale, dovrà concludersi entro 90 giorni.

PARTE III
MODALITA' DI CONTROLLO E DI CONTESTAZIONE

1. POSTAZIONI A FUNZIONAMENTO AUTOMATICO DI TIPO FISSO.

Le postazioni fisse in modalità automatica di controllo remoto delle violazioni, senza la presenza di un operatore di polizia, possono essere utilizzate solo quando ricorrono le condizioni indicate dall'art. 201, comma 1-bis, lett. f), C.d.S , che richiama l'art. 4 della legge 168/2002 e precisamente:

a) **sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali.** L'utilizzazione o l'installazione dei dispositivi o dei mezzi tecnici in argomento è ammessa senza la necessità di una preventiva verifica della possibilità di procedere alla contestazione immediata ([21]) in ragione dell'oggettiva difficoltà di procedere al fermo dei veicoli dei trasgressori da parte di chi svolge attività di vigilanza stradale;

b) **sugli altri tratti di strada individuati dal prefetto ai sensi dell'art.4 della L. 168/2002.** Sulle altre strade, cioè su quelle classificate dall'art. 2 C.d.S. lettere C e D come extraurbane secondarie ovvero urbane di scorrimento, l'utilizzazione o l'installazione dei predetti dispositivi è sottoposta ad una preventiva valutazione da parte del Prefetto tendente a verificare che, in concreto, sussistano le obiettive ragioni per l'impiego di strumenti di accertamento a distanza delle violazioni, in deroga al principio generale della contestazione immediata sancito dall'art. 200 C.d.S.

Le strade urbane di quartiere e le strade locali, classificate dall'art. 2 C.d.S. come di tipo E ed F, restano escluse dall'ambito di applicazione delle disposizioni sopraindicate. Su queste, pertanto, permane l'attività di controllo con l'intervento diretto degli organi di polizia stradale.

([21]) *Il decreto legge 27.6.2003, n. 151 convertito in legge 1.8.2003, n. 214, ha introdotto il comma 1-ter dell'art 201 C.d.S., prevedendo che la contestazione immediata della violazione non sia necessaria qualora vengano utilizzati dispositivi debitamente omologati o approvati e che la violazione possa essere accertata anche senza la presenza materiale dell'operatore di polizia stradale, cioè attraverso le risultanze fotografiche o video degli apparecchi omologati o approvati installati ed utilizzati dall'organo di polizia stradale. Pertanto, l'accertamento delle violazioni ai limiti di velocità commesse sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali è ammesso senza la necessità di una preventiva verifica della possibilità di procedere alla contestazione immediata e senza particolari limitazioni circa eventuali accertamenti da remoto cioè senza la presenza dell'operatore, purché avvenga con apparecchiature omologate o approvate a tale scopo.*

1.1. Strumenti utilizzabili; approvazione, taratura e modalità d'impiego. Rinvio

Si rinvia a: parte I - paragrafi 1, 2 e 3.([22])

1.2. Presegnalazione della presenza dei dispositivi. Rinvio

Gli strumenti devono essere presegnalati secondo le modalità indicate nella parte prima - paragrafo 7 delle presenti istruzioni operative.

Se posizionato allo stesso livello della sede stradale, il box in cui sono alloggiati gli strumenti di misura deve essere reso ben visibile collocando sopra di esso il segnale richiamato al paragrafo 7.2.

Nel caso in cui gli strumenti di misura siano situati al di sopra della sede stradale, il portale su cui sono installati deve essere reso ben visibile collocando il segnale richiamato al paragrafo 7.2.

2. POSTAZIONI A FUNZIONAMENTO AUTOMATICO DI TIPO TEMPORANEO

Nei casi indicati alle lettere a) e b) del precedente paragrafo 1, possono essere utilizzate anche le apparecchiature a funzionamento automatico di tipo temporaneo, senza la presenza di un operatore di polizia. I dispositivi di misura possono essere alloggiati all'interno di veicoli in sosta fuori della carreggiata, ovvero collocati su cavalletti o in strutture rimuovibili poste fuori della carreggiata.

Rientrano, infatti, nella categoria degli strumenti di controllo a distanza anche i dispositivi rimuovibili in grado di rilevare e documentare in modo automatico le violazioni. L'intervento dell'operatore di polizia è limitato all'attivazione e alla verifica della funzionalità dell'apparecchio, le cui risultanze - fotografie, filmati o analoghi sistemi di memorizzazione dell'immagine - sono successivamente sviluppate in un verbale di contestazione.

2.1. Presegnalazione della presenza dei dispositivi. Rinvio

A tal fine devono essere osservate le modalità indicate nella parte I - paragrafo 7. Il dispositivo di controllo deve essere reso ben visibile secondo le indicazioni valide per le postazioni di controllo temporanee di cui al medesimo paragrafo.

([22]) *Sebbene superfluo si richiama l'attenzione degli operatori sulla necessità di impiegare i vari dispositivi di accertamento nel rispetto, oltre che delle istruzioni del presente documento, anche delle istruzioni contenute nei relativi manuali d'uso e manutenzione e delle prescrizioni contenute nei decreti di approvazione dei medesimi, in particolare nel caso di dispositivi per i quali sono previsti limiti e condizioni di impiego in relazione a circostanze specifiche (climatiche, ambientali, di installazione, veicoli ammessi a circolare sulla strada, regime di velocità massima consentita sulla strada, ecc).*

3. POSTAZIONI TEMPORANEE DI RILEVAMENTO CON LA PRESENZA DELL'OPERATORE DI POLIZIA

Gli strumenti di misura della velocità collocati in postazioni temporanee con la presenza e sotto il diretto controllo di un operatore di polizia possono essere utilizzati su tutte le strade sia urbane che extraurbane.

Occorre, tuttavia, precisare che:

a) se sono utilizzati in autostrada, sulle strade extraurbane principali e sulle strade indicate nel decreto del Prefetto di cui all'art. 4 L.168/2002, è sempre ammessa la contestazione differita della violazione e, quindi, possono essere impiegati anche senza necessità di motivare le ragioni per le quali non si è proceduto al fermo del veicolo condotto in eccesso di velocità;

b) se impiegati su altre strade, anche urbane, la contestazione differita della violazione è ammessa solo quando l'apparecchiatura di controllo è utilizzata sotto il diretto controllo di un operatore di polizia e ricorre una delle condizioni indicate dall'art. 201 del C.d.S ([23]). In tali casi, il verbale di contestazione, con richiamo alle disposizioni dell'art. 201, deve solo indicare le modalità di effettuazione del servizio di controllo che legittimano il mancato fermo immediato del veicolo in eccesso di velocità([24]) ;

c) al di fuori delle condizioni di cui ai precedenti punti a) e b), devono essere impiegati in modo da consentire, ove possibile, il fermo immediato del conducente in eccesso di velocità per contestargli direttamente la violazione. In caso di impossibilità di contestazione immediata, il verbale deve indicare in modo preciso i motivi che non hanno consentito tale operazione.

Fuori dei casi in cui si rende possibile il controllo remoto delle violazioni e la loro contestazione differita, è sempre opportuno procedere alla contestazione immediata degli illeciti stradali - se necessario con l'impiego articolato di più unità operative - nel rispetto della prioritaria esigenza della salvaguardia dell'incolumità degli operatori e dei trasgressori, anche in considerazione dell'indubbia efficacia deterrente dovuta alla concreta

---

([23]) *Può ritenersi legittimo l'utilizzo di apparecchiature che consentono di rilevare la velocità senza procedere alla contestazione immediata della violazione quando, per la tutela degli operatori addetti al servizio e degli altri utenti della strada, sia obiettivamente impossibile o comunque molto pericoloso, da parte di una sola unità operativa, il fermo immediato del veicolo. Tale difficoltà può derivare sia dalle modalità di effettuazione del servizio di controllo che dalle caratteristiche strutturali o plano-altimetriche della strada. Salvo particolari situazioni contingenti, ed a titolo meramente esemplificativo, la situazione sopraindicata può dirsi sempre esistente sulle strade extraurbane a carreggiate separate prive di barriere o restringimenti che consentono la contestazione immediata; sulle strade a più corsie per senso di marcia, urbane ed extraurbane, prive di spazi adatti per effettuare il fermo dei veicoli; in tutte le situazioni in cui sia obiettivamente pericoloso procedere a fermare il trasgressore per l'incolumità degli utenti, degli operatori e per la sicurezza della circolazione*

([24]) *Senza procedere alla contestazione immediata della violazione può ritenersi legittimo l'utilizzo di apparecchiature che consentono di rilevare la velocità solo dopo che il veicolo controllato è passato davanti alla postazione di controllo. In tali casi non è necessario dimostrare anche l'obiettiva impossibilità o comunque l'elevata pericolosità del fermo immediato del veicolo. Né può essere richiesto all'organo di polizia procedente di operare con la presenza di più unità operative.*

possibilità di applicare eventuali misure sanzionatorie a carico del conducente nella immediatezza della violazione.

Nel caso di postazioni presidiate, ovvero in presenza dell'operatore di polizia stradale - non necessariamente visibile ma nelle immediate vicinanze - in occasione dell'espletamento del servizio con un dispositivo automatico, ai fini del controllo della funzionalità dello strumento lo stesso operatore deve essere in grado di verificare costantemente il corretto funzionamento del medesimo, che deve essere sotto il suo " diretto controllo", per poter tempestivamente intervenire in caso di alterazioni funzionali , o per poter determinare il veicolo in violazione nei casi dubbi – per esempio se nel fotogramma risultano ripresi più veicoli - non essendo pertanto sufficiente la mera e passiva presenza dell'agente accertatore. L'attività di presidio può essere effettuata anche verificando la funzionalità dei dispositivo di controllo previa l'utilizzo di supporti di controllo (tablet o palmari).

Si fa presente che in applicazione dell'art. 201, comma 1 bis, lett. e), C.d.S., per svolgere accertamenti circa le violazioni dell'eccesso di velocità con apparecchiature omologate o approvate a tale scopo e con la presenza dell'organo di polizia stradale, non occorre alcuna preventiva autorizzazione del Prefetto localmente competente, salvo ovviamente che sussista la competenza territoriale dell'organo accertatore e sempre nel rispetto del coordinamento esercitato dal medesimo Prefetto; quest'ultimo, nell' esercizio delle sue funzioni, ha anche il compito di scongiurare una eventuale sovrapposizione di una medesima attività di controllo espletata contemporaneamente da parte di più organi di polizia stradale su uno stesso tratto di strada. Gli organi di polizia stradale, nell'ambito della competenza territoriale, sono abilitati a compiere legittimamente la loro attività di accertamento istituzionale nell'ambito dell'espletamento dei servizi di polizia stradale, lungo tutte le tipologie di strada; conseguentemente, possono effettuare accertamenti e contestazioni di violazioni di norme del C.d.S. anche quando il tracciato su cui si verifica l'infrazione sia una strada statale, regionale o provinciale dentro o fuori del centro abitato. Questa disciplina generale, che identifica l'ambito territoriale di competenza della polizia municipale con il territorio comunale, trova un puntuale riscontro nell'art. 12, comma 1, lett. e), C.d.S., che attribuisce l'espletamento dei servizi di polizia stradale ai Corpi e ai servizi di polizia municipale, nell'ambito del territorio di competenza, ed è richiamata dall'art. 22 del Reg. , il quale dispone, al comma 3, che i servizi di polizia stradale sono espletati dagli appartenenti alle amministrazioni di cui all'art. 12, commi 1 e 2, in relazione agli ordinamenti ed ai regolamenti interni delle stesse.

4. ACCERTAMENTO DIRETTO CON FERMO DEL VEICOLO E CONTESTAZIONE IMMEDIATA DELLA VIOLAZIONE

La contestazione immediata dell'eccesso di velocità al conducente del veicolo appena fermato non richiede che l'agente accertatore disponga di prove fotografiche o video o altro a supporto della rilevazione effettuata con lo strumento di misurazione.

Sulla base delle disposizioni dell'art. 142, comma 6, C.d.S. ([25]) e conformemente ad un consolidato orientamento giurisprudenziale, in caso di accertamento con contestazione immediata la fotografia o la ripresa rappresenta una documentazione ulteriore, ma non indispensabile, ai fini del raggiungimento della piena prova della violazione stessa. Le risultanze fornite dagli apparecchi omologati o approvati coincidono, infatti, con la visualizzazione della velocità sul display degli apparecchi stessi; pertanto, la piena efficacia e la validità della contestazione si realizzano con l'accertamento diretto da parte dell'operatore addetto al controllo.

In particolare, il personale, posto a valle del punto di rilevazione, direttamente oppure ricevuta notizia via radio dall'accertatore della velocità desunta dal monitor dell'apparecchiatura nonché del tipo, della targa o di altri elementi di riconoscimento del veicolo che ha superato il limite di velocità, procede al fermo dello stesso ed alla contestazione dell'infrazione. Peraltro, l'accertamento della violazione è effettuato dal personale che presidia l'apparecchio ed ha rilevato la velocità e, quindi, nel corpo del verbale di contestazione dovrà essere espressamente indicato il nominativo degli agenti accertatori e che la rilevazione dell'eccesso di velocità è stata compiuta dagli stessi.

IL CAPO DEL DIPARTIMENTO
PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

IL CAPO DELLA POLIZIA
DIRETTORE GENERALE DELLA
PUBBLICA SICUREZZA

([25]) *Le disposizioni dell'articolo 142, comma 6, C.d.S. stabiliscono che "per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate.....come precisato dal Regolamento", e non dispongono, invece, obblighi di documentazione. In proposito, la Corte di Cassazione, con la sentenza di n. 21360 del 9 novembre 2004, ha ritenuto legittima la misurazione effettuata mediante apparecchio telelaser omologato, secondo il disposto dell'art. 142, comma 6 C.d.S, anche se privo di dispositivi che forniscano una documentazione fotografica dell'accertamento dell'infrazione. Con la citata sentenza è stato ribadito il principio in base al quale le risultanze di apparecchiature debitamente omologate o approvate costituiscono fonti di prova per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità.*