



NOTA DI LETTURA

Decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'Interno relativo alla modalità di collocazione e uso dei dispositivi o mezzi tecnici di controllo, finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni delle norme di comportamento di cui all'art. 142 del decreto-legge 285 del 1992

Publicato in Gazzetta Ufficiale n. 123 del 28 maggio 2024

*a cura dell'Area Relazioni internazionali, Sicurezza,
Legalità e Diritti civili, Servizio Civile e Pari Opportunità,
Rischi ambientali e Protezione civile*

Premessa

La legge 29 luglio 2010, n. 120, recante «*Disposizioni in materia di sicurezza stradale*», ha previsto all'art. 25, comma 2 un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'Interno, sentita la Conferenza Stato città ed autonomie locali, per la definizione delle modalità di collocazione e uso dei dispositivi o mezzi tecnici di controllo, finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni delle norme di comportamento di cui all'art. 142 del decreto legislativo n. 285 del 1992.

La presente nota evidenzia i principali punti di interesse per i Comuni sia in qualità di “*enti proprietari*” delle strade che di enti “*accertatori*” delle sanzioni rilevate con i dispositivi quali autovelox e altri di rilevamento a distanza, al fine di non interrompere il servizio di controllo della velocità e assicurare l'efficacia dell'attività di controllo finalizzata alla sicurezza stradale nonché di agevolare la predisposizione degli atti di competenza **a seguito dell'entrata in vigore delle disposizioni alla data del 12 giugno 2024 p.v.**

Le disposizioni in questione sono:

- Art. 11, comma 3 del D.lgs. n. 285/1992 (Codice della strada)
- Art.142 commi 12- bis, 12-ter e 12-quater, D.lgs. n. 285/1992 (Codice della strada)
- Art. 208, D.lgs. 285/1992 (Codice della Strada)
- Art. 25, Legge n. 120/2010
- DPR 16 dicembre 1992, n. 495 (Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della strada)
- Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 13 giugno 2017, n. 282
- Decreto del Ministro dell'interno 15 agosto 2017
- Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, 11 aprile 2024

Il decreto di cui all'oggetto definisce le modalità di collocazione delle postazioni di controllo delle violazioni di cui all'art. 142 del d.lgs. n. 285/1992 circa i limiti di velocità nonché le modalità d'uso dei dispositivi medesimi e dei sistemi ed arriva a seguito di un lungo lavoro di confronto in sede tecnica di Conferenza Stato Città ed Autonomie locali. Nel corso del confronto tecnico è stato possibile migliorare il testo con una lunga serie di osservazioni avanzate da ANCI e modifiche in numerosi punti tra i quali:

- aver eliminato il vincolo nell'individuazione delle località per le postazioni di controllo delle caratteristiche geometriche delle strade, facendo prevalere quindi le funzioni e la valutazione dell'incidentalità delle strade;
- l'aver portato da 6 a 12 mesi i tempi di adeguamento e, nel caso di superamento d
- ei 12 mesi, l'aver tolto l'obbligo alla demolizione, ma solo lo spegnimento in attesa dell'adeguamento;
- l'aver introdotto che la velocità conta per l'individuazione delle cause di incidenti per la collocazione degli autovelox, non solo come causa principale ma anche come concausa;
- l'aver introdotto nelle valutazioni anche i flussi pedonali e i rischi dell'utenza debole;
- l'aver tolto dal decreto la necessità di ripetizione del segnale di velocità ad ogni intersezione, così che se poi si cambia anche il Regolamento come promesso, si potrà avere maggiore agilità nella collocazione delle postazioni di controllo anche in tratti di strada con molti incroci come spesso avviene;
- aver introdotto nelle possibilità di deroga ai limiti generalizzati di velocità anche il criterio dell'incidentalità stradale e non solo quelli della geometria stradale;
- l'aver escluso che per alcune funzioni non specifiche di polizia stradale nel processo di gestione dei dispositivi, dovessero essere compiute anch'esse dalla Polizia Locale.

Il parere della Conferenza Stato città ed autonomie locali è stato reso nella seduta del 21 marzo 2024 ed anche in quell'occasione l'ANCI ha ritenuto necessario esprimere alcune osservazioni e considerazioni, finalizzate a rendere efficace l'azione di sicurezza stradale, ragione principale e fondamentale che orienta l'azione di controllo e sanzionamento, di cui è parte la materia del decreto in oggetto. A partire da limiti attuativi del decreto, con pesanti ricadute sugli enti proprietari delle strade e gli operatori impegnati nella sicurezza stradale, senza le necessarie ed urgenti modifiche ed integrazioni al Codice della strada. Primo fra tutti, il tema dell'omologazione/approvazione dei dispositivi automatici di controllo della velocità.

Innanzitutto, è necessario sottolineare **l'ambito di applicazione** di cui all'art. 1 che si riferisce sia alle postazioni fisse che alle postazioni mobili o a bordo di veicoli.

Le disposizioni del decreto:

- si applicano ai dispositivi, alle postazioni di controllo e ai sistemi di misurazione della velocità sia di nuova installazione che a quelli già esistenti alla data di entrata in vigore (*art. 1 comma 2*). Per i dispositivi già installati alla data di entrata in vigore e non conformi alle previsioni contenute nell'allegato A è previsto un **periodo di adeguamento di 12 mesi**. Decorso tale termine, i dispositivi sono disinstallati fino all'adeguamento. (*art. 6 comma 1*). Si considera valido ciò con riferimento ai dispositivi fissi.
- non si applicano alle postazioni fisse, mobili o a bordo di veicoli presidiate per le quali è effettuata la contestazione immediata delle violazioni (*art. 1 comma 4*).

Restano ferme le previsioni del decreto MIT n. 282 del 13 giugno 2017 circa gli aspetti inerenti le verifiche di funzionalità e taratura.

Altresì restano ferme, come specificato all'art. 1 comma 2, le prescrizioni e modalità di rilevamento contenute nei provvedimenti di approvazione o omologazione dei dispositivi o sistemi impiegati. Pertanto, si ritiene che in attesa della definizione dei criteri direttivi di omologazione, valgano le prescrizioni in essere.

L'art. 3 individua le specifiche circa le **condizioni per la collocazione delle postazioni di controllo**. Come indicato al comma 4, sussiste una distinzione tra le strade che insistono nei centri abitati e le restanti strade. La collocazione delle postazioni fisse o mobili può essere effettuata esclusivamente sui tratti di strada individuati dal Prefetto ai sensi dell'art. 4 del D.L. 121/2002, nel rispetto delle previsioni dell'art. 11 comma 3 del Codice della Strada, ovvero fatte *"salve le attribuzioni dei Comuni per quanto concerne i centri abitati"* e, pertanto, le strade che insistono in essi. Ciò risulta coerente con l'impianto delineato dal Codice della Strada, laddove l'attività di polizia stradale nei centri urbani è rimessa all'ente proprietario della strada e all'attività di controllo da parte della Polizia Locale, che ben conosce le criticità del territorio.

Al comma 5 dell'art. 3 si dispone che è consentito l'uso di dispositivi a bordo di un veicolo in movimento quando utilizzati senza contestazione immediata, nel caso in cui non sia possibile collocare postazioni fisse o mobili. Ciò vale, ad esempio, quando le condizioni del tratto strada non permettono la collocazione di una postazione fissa o per finalità di sicurezza degli operatori di polizia stradale e degli utenti della strada nel tratto stradale oggetto del potenziale controllo.

IMPORTANTE

Ai sensi dell'art. 4 comma 1 lettera b) le postazioni fisse o mobili e i dispositivi a bordo di un veicolo in movimento possono essere utilizzati per il rilevamento delle violazioni nel rispetto di criteri di pianificazione operativi concordati in sede di Conferenza Provinciale Permanente. Pertanto, si ritiene fondamentale la convocazione quanto prima di tale Conferenza, che possa definire tali criteri cui i servizi di polizia stradale, tra cui le polizie locali, possano aderirvi nella pianificazione delle attività di monitoraggio e controllo.

ALLEGATO A - COLLOCAZIONE DELLE POSTAZIONI DI CONTROLLO

Il punto 1 stabilisce che, sulle strade diverse dalle autostrade e dalle extraurbane principali, nei tratti di strada sui quali possono essere collocate le postazioni di controllo devono sussistere una o più delle seguenti tre condizioni:

1. *elevato livello di incidentalità*, documentato sui cinque anni precedenti, con particolare riferimento alla velocità come **causa o concausa**;
2. *impossibilità o difficoltà di procedere alla contestazione immediata* sulla base delle **condizioni** strutturali, plano-altimetriche e **di traffico**;
3. presenza di *velocità operative dei veicoli*, individuate da parte degli enti proprietari o dei gestori dei tratti stradali in condizioni di normale deflusso che sono mediamente superiori rispetto ai limiti di velocità consentiti e indicati in modo adeguato con la segnaletica stradale (PER LE STRADE ESTRAURBANE)

Le prime due condizioni erano già previste al punto 3 dalla **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, adottata dal **Ministero dell'Interno il 21 luglio 2017**.

Il punto 2 è dedicato alle condizioni tecniche per la collocazione delle postazioni di controllo, distinguendo le tipologie di strada, extraurbane ed urbane, e di postazioni, fisse o mobili.

- **Sulle strade extraurbane**

Postazioni mobili

- possono essere collocate solo su tratti in cui il limite di velocità imposto dall'ente proprietario, ai sensi del comma 2 dell'art. 142 C.d.S., non sia inferiore di oltre 20 km/h rispetto a quello previsto dal comma 1 dell'art. 142 C.d.S.
- è consentita la collocazione in deroga quando sussistano criticità di tracciato plano-altimetrico o di dimensioni della piattaforma stradale che giustificano un limite di velocità inferiore, a condizione che lo stesso risulti segnalato con i rispettivi segnali di inizio "limite massimo di velocità" e "fine limitazione di velocità", relativamente ad un tratto di estesa minima pari a:
 - Autostrade: 2 Km
 - Strade extraurbane principali: 1,5 Km
 - Strade extraurbane secondarie e Strade locali: 500 m
 - Itinerari ciclopedonali: 250 m

Tra il segnale che impone il limite di velocità e la collocazione del dispositivo deve intercorrere una distanza di almeno 1 km.

Viene, poi, fissata, per la prima volta, la progressiva distanza minima tra dispositivi di rilevamento della velocità puntuale, che deve essere almeno pari a:

- Autostrade: 4 Km
- Strade extraurbane principali: 3 Km
- Strade extraurbane secondarie e Strade locali. Itinerari ciclopedonali: 1 Km.

Postazioni fisse

- su autostrade, strade extraurbane principali, strade extraurbane secondarie e extraurbane locali possono essere collocate se il limite massimo consentito fissato dall'ente proprietario della strada è pari o non inferiore di oltre 20 km/h rispetto a quello previsto per il corrispondente tipo di strada. La collocazione è consentita in deroga qualora la riduzione della velocità di oltre 20 km/h sia dovuta a criticità di tracciato plano-altimetrico o di dimensioni della piattaforma stradale, ovvero **condizioni di significativa incidentalità**, che giustificano un limite di velocità inferiore.
- su itinerari ciclopedonali su strade extraurbane: la collocazione dei dispositivi richiede un limite di velocità non inferiore a 30 km/h, salvo che non sussistano criticità di tracciato plano-altimetrico o di dimensioni della piattaforma stradale che giustificano l'imposizione di un limite inferiore.

Anche in questo caso, l'eventuale limite di velocità inferiore rispetto a quello previsto per il corrispondente tipo di strada deve risultare segnalato con i rispettivi segnali "limite massimo di velocità" e "fine limitazione di velocità", con le stesse distanze previste per le postazioni fisse

Velocità media. **Il controllo della velocità media è consentito solo sulle autostrade, strade extraurbane principali e secondarie.** La collocazione dei relativi sistemi di misurazione è possibile a condizione che i tratti oggetto di rilevazione risultino:

- caratterizzati da una velocità consentita uniforme;
- privi di diramazioni e svincoli, salva la presenza di ingressi e/o uscite nell'ipotesi in cui i rispettivi flussi rappresentino statisticamente un valore non significativo.

L'estesa dei tratti sottoposti al controllo della velocità media deve essere di almeno a 1 km. La distanza minima tra sistemi di rilevamento della velocità media deve tener conto dell'esigenza di evitare un frazionamento dell'infrastruttura stradale in un numero eccessivo di tratti sottoposti a controllo, fermo restando che l'attivazione dei sistemi deve escluderne il contemporaneo funzionamento su due tratti successivi, qualora tra la fine dell'uno e l'inizio dell'altro non sia rispettata la distanza minima pari ad almeno 1 km.

- **Sulle strade urbane**

POSTAZIONI MOBILI				
TIPOLOGIA STRADE	COLLOCAZIONE POSTAZIONE MOBILE	DEROGHE	DISTANZA MINIMA TRA DUE DIVERSI DISPOSITIVI	DISTANZA TRA SEGNALE LIMITE VELOCITA' E POSTAZIONE DI CONTROLLO
				<i>valutata in relazione alle caratteristiche della strada e comunque</i>
D - strade urbane di scorrimento	solo se il limite di velocità consentito sia pari a quello previsto per il corrispondente tipo di strada, comunque non inferiore a 50 km/h	solo quando sussistano criticità di tracciato plano-altimetrico o di dimensioni della piattaforma stradale, o condizioni di significativa incidentalità stradale che giustificano un limite di velocità inferiore, da indicarsi con segnaletica verticale, esclusivamente a condizione che il limite sia esteso ad un tratto di almeno 400 metri	1 Km	non inferiore a 200 metri
E e F - strade urbane di quartiere e urbane locali	solo se il limite massimo di velocità consentita risulti pari a 50 km/h		500 metri, anche nei confronti di eventuali postazioni fisse	non inferiore a 75 metri
E bis - strade urbane ciclabili	solo se il limite massimo di velocità sia pari a quello proprio del corrispondente tipo di strada - 30 km/h			non inferiore a 75 metri
F bis - itinerari ciclopedonali	solo se il limite di velocità consentito, comunque non inferiore a 30 km/h, sia indicato attraverso la segnaletica verticale e riferito ad un tratto stradale di estesa minima di almeno 250 metri			non inferiore a 75 metri

POSTAZIONI FISSE

TIPOLOGIA STRADE	COLLOCAZIONE POSTAZIONE FISSA	DEROGHE	DISTANZA MINIMA TRA DUE DIVERSI DISPOSITIVI	DISTANZA TRA SEGNALE LIMITE VELOCITA' E POSTAZIONE DI CONTROLLO
<i>Preventiva valutazione dell'ente proprietario in ordine alla predisposizione in via preferenziale o alternative di dossi artificiali (art. 179 comma 4 regolamento esecuzione CDS)</i>				
D - strade urbane di scorrimento	solo se il limite massimo di velocità consentito è pari a quello generalizzato per tipo di strada, comunque non inferiore a 50 km/h	solo quando sussistano criticità di tracciato piano-altimetrico o di dimensioni della piattaforma stradale, o condizioni di significativa incidentalità stradale che giustificano un limite di velocità inferiore, esclusivamente a condizione che il limite sia esteso ad un tratto di almeno 400 m	Almeno 500 metri in ambito urbano e nelle zone di confine con l'ambito extraurbano	non inferiore a 200 metri
E e F - strade urbane di quartiere e urbane locali	solo se il limite massimo di velocità consentito è pari a quello generalizzato per tipo di strada (50 km/h)			non inferiore a 75 metri
E bis - strade urbane ciclabili	solo se il limite massimo di velocità è pari a quello proprio del corrispondente tipo di strada - 30 km/h			non inferiore a 75 metri
F bis - itinerari ciclopedonali	solo se il limite di velocità consentito, comunque non inferiore a 30 km/h, è indicato attraverso la segnaletica verticale e riferito ad un tratto stradale di estesa minima di almeno 250 metri			non inferiore a 75 metri

NON è consentito installare postazioni fisse nei tratti in cui la velocità consentita, per motivi contingenti o temporanei, sia inferiore di più di 20 km/h a quella prevista per la tipologia di strada

Velocità media: la collocazione dei sistemi di rilevazione della velocità media è possibile esclusivamente sulle strade di tipo D – strada urbana di scorrimento, a condizione che i tratti oggetto di rilevazione risultino:

- caratterizzati da una velocità consentita uniforme, salvo il caso in cui vi siano brevi tratti intermedi con velocità inferiore rispetto a quella consentita nel tratto stradale complessivamente sottoposto al controllo
- privi di diramazioni e svincoli.

L'estesa dei tratti sottoposti al controllo della velocità media e la distanza minima tra sistemi di rilevamento devono essere almeno pari a 500 m. Anche in questo caso, la distanza minima tra sistemi di rilevamento della velocità media deve tener conto dell'esigenza di evitare un frazionamento dell'infrastruttura stradale in un numero eccessivo di tratti sottoposti a controllo, fermo restando che l'attivazione dei sistemi deve escluderne il contemporaneo funzionamento su tratti successivi qualora tra la fine di un tratto e

l'inizio del successivo non sia rispettata la distanza minima pari ad almeno 1 km. Per entrambe le tipologie, fisse e mobili, la distanza tra il segnale recante il limite di velocità e la postazione di controllo, comunque **non inferiore a 200 m** per le strade di tipo D e a **75 m** per le altre strade, deve essere valutata in relazione alle caratteristiche della strada

ALLEGATO B - MODALITA' DI USO DEI DISPOSITIVI E ATTIVITA' COMPLEMENTARI AL CONTROLLO

I punti 1.1 e 1.2 disciplinano **le attività di gestione di manutenzione dei dispositivi**, che devono essere effettuate unicamente da personale degli organi di polizia stradale, con adeguata competenza e conoscenza del loro funzionamento. Sono gli stessi organi di polizia stradale che hanno la responsabilità e la gestione dei dispositivi a dover provvedere alla loro corretta manutenzione, in base alle condizioni contenute nei decreti di approvazione o di omologazione e nei manuali d'uso. L'attività di manutenzione ordinaria e straordinaria può anche essere svolta da un soggetto terzo delegato dal titolare.

Il punto 1.3 individua **le attività sussidiarie affidabili a terzi**, specificando che l'accertamento delle violazioni è un servizio di polizia stradale, ai sensi dell'art. 11 c. 1, lett. a), CdS e che pertanto non può essere delegato a terzi. Ciò che è consentito affidare a terzi, in deroga a quanto previsto nei punti 1.3.1 e 1.3.2 nel rispetto delle disposizioni sulla protezione dei dati personali, attività meramente manuali e complementari di servizi sussidiari alla gestione amministrativa del procedimento sanzionatorio, individuati, a titolo esemplificativo e non esaustivo, in:

- operazioni di sviluppo e stampa della documentazione fotografica
- elaborazione informatica dei dati, senza alcun potere decisionale in ordine alla validazione e all'accertamento delle violazioni
- stampa dei verbali relativi alle violazioni accertate e relativo imbustamento
- attività di data entry concernenti le singole fasi che concorrono alla corretta gestione amministrativa del procedimento sanzionatorio, quali esiti di notifiche, pagamenti, ricorsi e comunicazioni varie.

Il punto 1.4 indica le **forme di acquisizione dei dispositivi** che devono essere nella completa disponibilità degli Uffici o Comandi o perché sono di proprietà o per effetto di acquisizione in locazione finanziaria o leasing, noleggio a canone fisso o acquisizione in comodato da altre pubbliche amministrazioni, enti pubblici o enti proprietari o concessionari delle strade secondo convenzioni o accordi che possono anche comprendere le operazioni di manutenzione.

In ogni caso, affinché sia soddisfatta l'esigenza che i dispositivi siano nella loro completa ed esclusiva disponibilità, l'intervento degli organi di polizia stradale deve concretizzarsi:

- per le postazioni mobili: installazione, verifica di funzionalità e controllo del corretto funzionamento
- per le postazioni fisse: verifica di funzionalità, attivazione e disattivazione, anche a distanza

Il corrispettivo del servizio di locazione o noleggio e relativi servizi di manutenzione, deve risultare conforme alle disposizioni degli artt. 142 c. 12-ter e 208 C.d.S., ed esprimersi attraverso un canone fisso rapportabile al costo delle apparecchiature, o al tempo di utilizzo, giornaliero o mensile. In ogni caso, il canone non può essere rapportato alla quantità o qualità delle sanzioni,

Le spese di accertamento, a carico di chi è tenuto al pagamento della sanzione amministrativa pecuniaria, ex art. 201 c. 4 C.d.S., tra cui possono essere ricomprese solo le spese relative all'individuazione del trasgressore e quelle di notifica del verbale di contestazione, mentre restano escluse quelle sostenute per l'impiego delle apparecchiature utilizzate per l'accertamento della violazione e i costi connessi alla gestione amministrativa del procedimento sanzionatorio successivi alla notificazione dei verbali, devono avere un costo documentabile e analitico.

Infine, il punto 1.5 indica gli **aspetti connessi alla protezione dei dati personali** prevedendo che dispositivi utilizzati per l'accertamento dell'eccesso di velocità che consentono di documentare la violazione e la successiva visione delle relative immagini, devono essere impiegati nel rispetto della normativa sul trattamento dei dati personali di cui al regolamento (UE) 2016/679 e al D.Lgs. 30/6/2003 n. 196, recante Codice in materia di protezione dei dati personali.