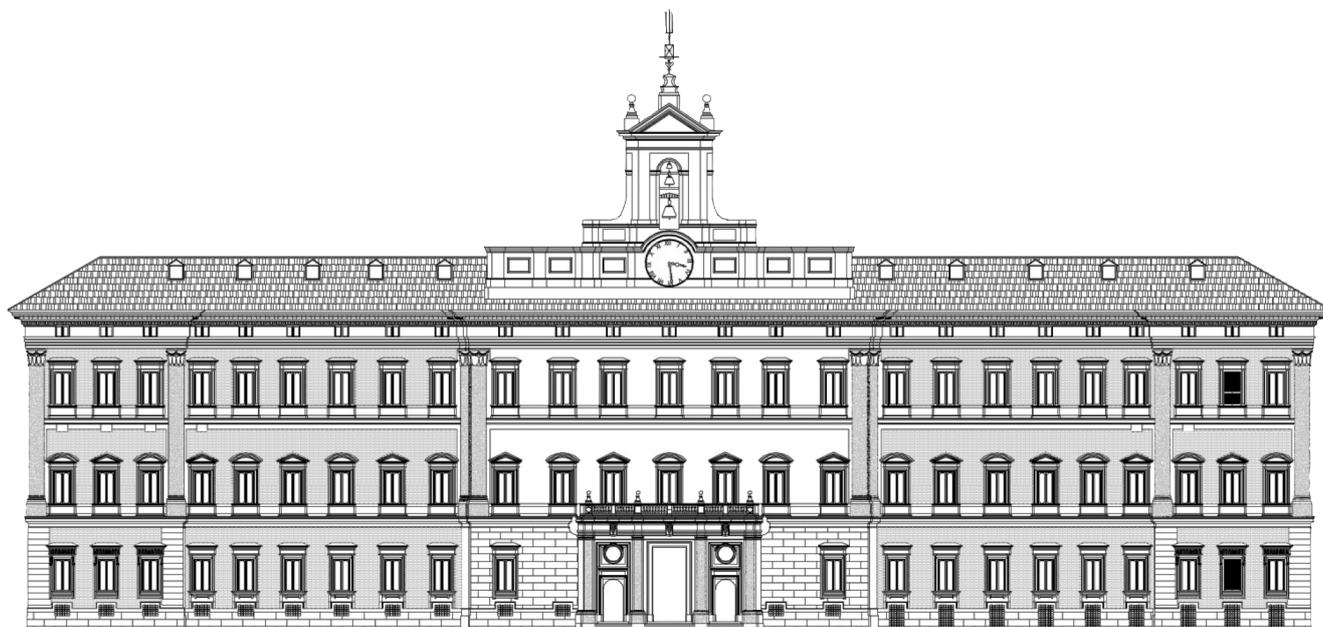




Camera dei deputati

XIX LEGISLATURA

Documentazione e ricerche



Il nuovo decreto ministeriale sull'autovelox

n. 111

20 giugno 2024

Camera dei deputati

XIX LEGISLATURA

Documentazione e ricerche

Il nuovo decreto ministeriale sull'*autovelox*

n. 111

20 giugno 2024

Servizio Studi
Dipartimento Trasporti

 066760-2614  st_trasporti@camera.it -  [@CD_trasporti](https://www.instagram.com/CD_trasporti)

La documentazione dei servizi e degli uffici della Camera è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. La Camera dei deputati declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

File: TR0111.docx

INDICE

▪ Premessa	3
▪ Articolo 1 (<i>Oggetto e ambito di applicazione</i>).....	7
▪ Articolo 2 (<i>Definizioni</i>)	8
▪ Articolo 3 (<i>Condizioni per la collocazione delle postazioni di controllo</i>)	13
▪ Articolo 4 (<i>Utilizzazione delle postazioni fisse o mobili</i>)	15
▪ Articolo 5 (<i>Tutela della riservatezza</i>)	17
▪ Articolo 6 (<i>Disposizioni transitorie e finanziarie</i>).....	18
▪ Allegato A (<i>Collocazione delle postazioni di controllo</i>)	19
▪ Allegato B (<i>Modalità di uso dei dispositivi e attività complementari al controllo</i>).....	27

Premessa

L'art. 142 del codice della strada. Questo articolo del decreto legislativo n. 285 del 1992, d'ora innanzi C.D.S., rubricato **Limiti di velocità**, è la disposizione cardine in tema di **limiti di velocità delle vetture**.

Una regola generale è – peraltro – fissata già nell'art. 141 C.D.S., il quale **vieta di gareggiare** in velocità e impone al conducente di regolare la propria **andatura a seconda delle circostanze concrete**.

Novellato più volte nel corso degli anni, l'art. 142 C.D.S. è stato sottoposto ad approfondita riflessione parlamentare anche nel corso dell'esame del disegno di legge a.C. 1435, approvato dalla Camera, e ora all'esame del Senato (a.S. 1086).

Dal punto di vista **redazionale**, esso è composto di numerosi commi.

Sotto il profilo **contenutistico**, esso affronta diverse tematiche, tutte dense d'interesse per la maggior parte dei cittadini, in quanto utenti della strada. Si tratta, in particolare, della:

- a) **sicurezza stradale**: questa è definita (comma 1), assieme alla tutela della vita umana, quale **finalità preminente** delle regole stabilite nel testo;
- b) **limitazione della velocità**: precisi limiti di velocità sono stabiliti in relazione sia:
 - alla **tipologia di strada** (commi 1 e 2);
 - al tipo di **veicolo** (comma 3);
- c) griglia delle **sanzioni** per i trasgressori (commi da 7 a 12);
- d) **modalità** con cui le trasgressioni possono essere **provate** (commi 6 e 6-bis);
- e) **destinazione dei proventi** delle sanzioni (da 12-bis a 12-quater).

Poteri del Ministro e degli enti proprietari. Circa il tema *sub b*), occorre rammentare che la disposizione prevede – sì – limiti generali fissi ma consente agli **enti proprietari** delle strade (essenzialmente comuni, province e ANAS) di stabilire limiti di velocità minimi e limiti di velocità massimi, diversi da quelli fissati in via generale dalla legge, per determinate strade e tratti di strada quando l'applicazione il caso concreto lo renda opportuno (e comunque in conformità alle direttive del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti).

L'art. 142 stabilisce altresì che:

- gli enti proprietari della strada hanno l'obbligo di adeguare tempestivamente i limiti di velocità al venir meno delle cause che hanno indotto a disporre limiti particolari;

- il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può a sua volta modificare i provvedimenti presi dagli enti proprietari della strada, quando siano contrari alle proprie direttive e comunque contrastanti con i limiti di legge;
- lo stesso Ministro può anche disporre l'imposizione di limiti, ove non vi abbia provveduto l'ente proprietario e, in caso di mancato adempimento, può procedere direttamente alla esecuzione delle opere necessarie, con diritto di rivalsa nei confronti dell'ente proprietario.

Impiego degli autovelox. Circa il tema *sub d*), vale la pena riportare il testo dell'art. 142 C.D.S., commi 6 e 6-*bis*, per comprendere a pieno il contenuto del provvedimento ministeriale in commento.

Il comma 6, reca: “Per la determinazione dell'**osservanza dei limiti di velocità** sono considerate **fonti di prova** le **risultanze di apparecchiature debitamente omologate**, anche per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, nonché le registrazioni del cronotachigrafo e i documenti relativi ai percorsi autostradali, come precisato dal regolamento”.

A sua volta il comma 6-*bis* porta: “Le **postazioni di controllo** sulla rete stradale per il rilevamento della velocità devono essere **preventivamente segnalate e ben visibili**¹, ricorrendo all'impiego di cartelli o di dispositivi di segnalazione luminosi, **conformemente alle norme** stabilite nel regolamento di esecuzione del presente codice. Le **modalità di impiego sono stabilite** con decreto del **Ministro dei trasporti**, di concerto con il **Ministro dell'interno**”.

Inoltre, l'art. **25, comma 2**, della legge n. **120 del 2010** (che ha novellato l'art. 142 del codice della strada, a proposito del diverso tema dei proventi delle sanzioni, *supra sub e*), al secondo periodo, prevede però che con lo **stesso decreto ministeriale** “sono definite, altresì, le 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, che fuori dei centri abitati non possono comunque essere utilizzati o installati ad una distanza inferiore ad un chilometro dal segnale che impone il limite di velocità”.

¹ Su questi aspetti si è sviluppata una **cospicua giurisprudenza**: v., per esempio e tra le tante su vari profili specifici della tematica, Cassazione, sezione II civile, 3 agosto 2022, n. 24016 (che ha ritenuto valida al segnalazione posta su un lato solo della strada, se questa è a doppio senso di marcia); Cassazione, sezione VI civile, 14 settembre 2022, n. 26959 (che ha ritenuto valida la segnalazione dell'*autovelox* con un anticipo di 250 metri); e Cassazione, sezione III civile, 7 aprile 2023, n. 9556 (che ha ribadito che i requisiti della previa segnalazione e della visibilità devono ricorrere congiuntamente).

Orbene: se la parte inerente alla destinazione dei proventi delle sanzioni era stata attuata con decreto ministeriale 30 dicembre 2019, viceversa quella relativa all'uso degli *autovelox* non era stata affrontata.

Autorizzazione e omologazione. Quanto alla pratica, era insorto peraltro il problema inerente, non tanto alla collocazione e all'impiego degli strumenti di rilevazione automatica della velocità ma quello della loro "autorizzazione" od "omologazione".

Si ricorda al riguardo che l'omologazione e l'approvazione dei rilevatori automatici di velocità sono – in via di principio - provvedimenti amministrativi distinti, adottati sulla base di apposite e diverse procedure.

L'omologazione è un provvedimento adottato dal MIT, **previa verifica** della rispondenza e dell'efficacia di un **prototipo** alle prescrizioni stabilite dal regolamento di esecuzione del C.D.S. (d.P.R. n. 495 del 1992) e con il quale viene **autorizzata la sua riproduzione in serie**, dopo essere stato collaudato. La **procedura** di omologazione ha **natura tecnica**, poiché è finalizzata a garantire la funzionalità e precisione dello strumento elettronico da utilizzare per l'attività di accertamento da parte del pubblico ufficiale legittimato.

L'approvazione, invece, è un provvedimento amministrativo che **ha a oggetto dispositivi singoli**, assentiti di volta in volta, senza che il regolamento prescriva precisi requisiti. Peraltro, nel 2017 è stato emanato il decreto ministeriale n. 282, il quale – nelle more della definizione delle procedure di omologazione – ha, comunque, disciplinato la procedura di autorizzazione anche con riferimento a prototipi.

Con riferimento agli **effetti** che derivano dai provvedimenti di omologazione e di approvazione, l'art. 192 del regolamento di esecuzione precisa che con essi il MIT **autorizza** il richiedente alla **produzione e commercializzazione** del prodotto. Tuttavia, con riferimento ai **dispositivi di misurazione della velocità**, **soltanto l'omologazione ha l'effetto di rendere legittimo l'accertamento** del superamento dei limiti di velocità e, quindi, la violazione al codice della strada.

Di qui il contenuto del citato art. **142, comma 6**, del codice della strada, che reca – giova ripetere – “per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate **fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate**”.

Tuttavia, in diversi passaggi del codice della strada “autorizzazione” e “omologazione” di questi strumenti appaiono sostanzialmente sinonimi (v., per esempio, gli artt. 167 e 201).

In passato era, perciò, invalsa la prassi, avallata da alcune **circolari interpretative del MIT** (si veda la circolare n. 8176 del 2020), di considerare **equivalenti** le procedure di omologazione e approvazione dei dispositivi e sistemi di regolazione e controllo della circolazione stradale, con la conseguente **equivalenza** della validità, anche ai **fini probatori**, dei sistemi approvati e omologati per il loro utilizzo ai fini sanzionatori.

Sul tema è però intervenuta la **Corte di cassazione** (sezione II civile, **ordinanza 18 aprile 2024, n. 10505**), la quale dopo aver ribadito il principio (**gerarchico**) della prevalenza delle fonti di rango primario (e quindi del C.D.S.) sugli atti amministrativi (e dunque sulle circolari interpretative del MIT), ha precisato che omologazione e approvazione costituiscono due **provvedimenti distinti**, approvati sulla base di differenti procedimenti e ai quali la legge ricollega effetti diversi. Pertanto, l'interpretazione ministeriale non è stata condivisa².

Nel presente *dossier*, si illustrano pertanto i **contenuti** del decreto ministeriale 11 aprile 2024, la cui natura giuridica è di atto amministrativo generale (di carattere normativo³), previsto come attuativo dell'art. 142 C.D.S.

Sul relativo schema è stato acquisito il parere della **Conferenza Stato-città** e del **Garante per la protezione dei dati personali**. Non era prevista come obbligatoria l'acquisizione dei pareri delle Commissioni parlamentari competenti né del Consiglio di Stato.

² Peraltro, anche su aspetti attigui si è prodotta una **notevole giurisprudenza**: v., per esempio e tra le tante, Cassazione, sezione II civile, 31 dicembre 2021, n. 42123, secondo cui, in caso di contestazione, la prova dell'iniziale omologazione spetta alla pubblica amministrazione procedente; e Cassazione, sezione VI civile, 6 luglio 2022, n. 21327 che ha ribadito che la taratura periodica degli *autovelox* è operazione necessaria ai fini della legittimità del loro uso, ma non occorre che tale taratura sia menzionata nel verbale di contravvenzione.

³ V. B.G. MATTARELLA, *L'attività*, in *Trattato di diritto amministrativo*, a cura di S. Cassese, Giuffrè, Milano 2000, tomo I, pag. 663.

Articolo 1 **(Oggetto e ambito di applicazione)**

L'**articolo 1**, composto di 5 commi, indica l'**oggetto** e l'**ambito applicativo** del decreto ministeriale.

I **commi da 1 a 3**, individuano l'oggetto del decreto ministeriale, che è quindi volto a definire le **modalità di collocazione** e d'**uso** degli *autovelox*.

Non sono invece oggetto del decreto i profili attinenti alla loro **omologazione e autorizzazione** (v. *supra*). A tale ultimo riguardo, il decreto fa salvo il **decreto ministeriale 13 giugno 2017, n. 282**, il cui art. 1 – val la pena rammentare – porta: “Nelle more della emanazione di specifiche norme per la omologazione, ai sensi dell'art. 192, commi 1 e 2, del d.P.R. n. 495 del 1992, dei dispositivi, delle apparecchiature e dei mezzi tecnici per l'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità, si procede alla approvazione del prototipo ai sensi dell'art. 192, comma 3” del regolamento.

Inoltre, il decreto qui in commento fa **salve le prescrizioni eventualmente apposte** ai provvedimenti di approvazione dei sistemi di rilevazione.

Titolari del potere d'uso degli strumenti di rilevazione automatica sono gli **agenti di polizia stradale**, come individuati nell'art. 12, comma 1, C.D.S. (v. anche scheda sull'art. 2, *infra*).

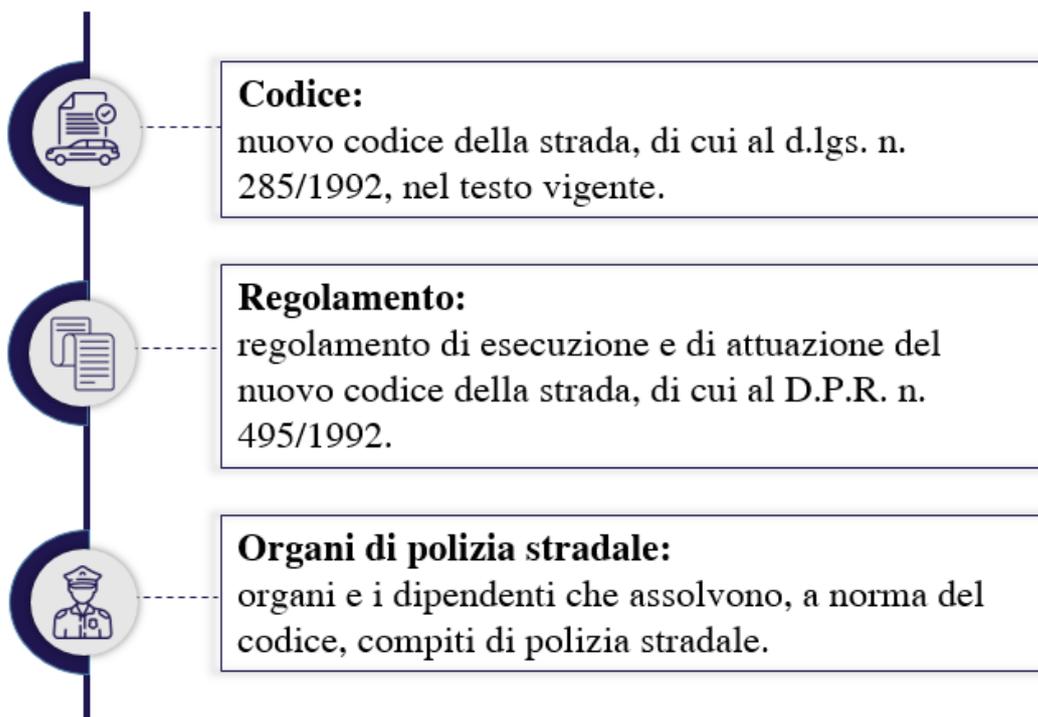
Quanto all'**ambito di applicazione**, il decreto specifica che le disposizioni del decreto si applicano a **tutti** i dispositivi, quelli **sia già esistenti sia di nuova costruzione**. È fatto – al proposito - salvo il contenuto dell'art. 6, comma 1, del decreto, che fissa in un anno il termine transitorio (v. *infra* la relativa scheda).

Ai sensi del **comma 4** dell'articolo in commento, però da tale ambito sono **esclusi i sistemi di rilevazione presidiati** (per la relativa definizione v. la scheda sull'art. 2, *infra*).

Al **comma 5**, è dettato un criterio operativo di massima, per cui l'utilizzo dei dispositivi in ogni caso tiene conto dell'esigenza di evitare duplicazioni, sovrapposizioni e interferenze sul medesimo tratto di strada.

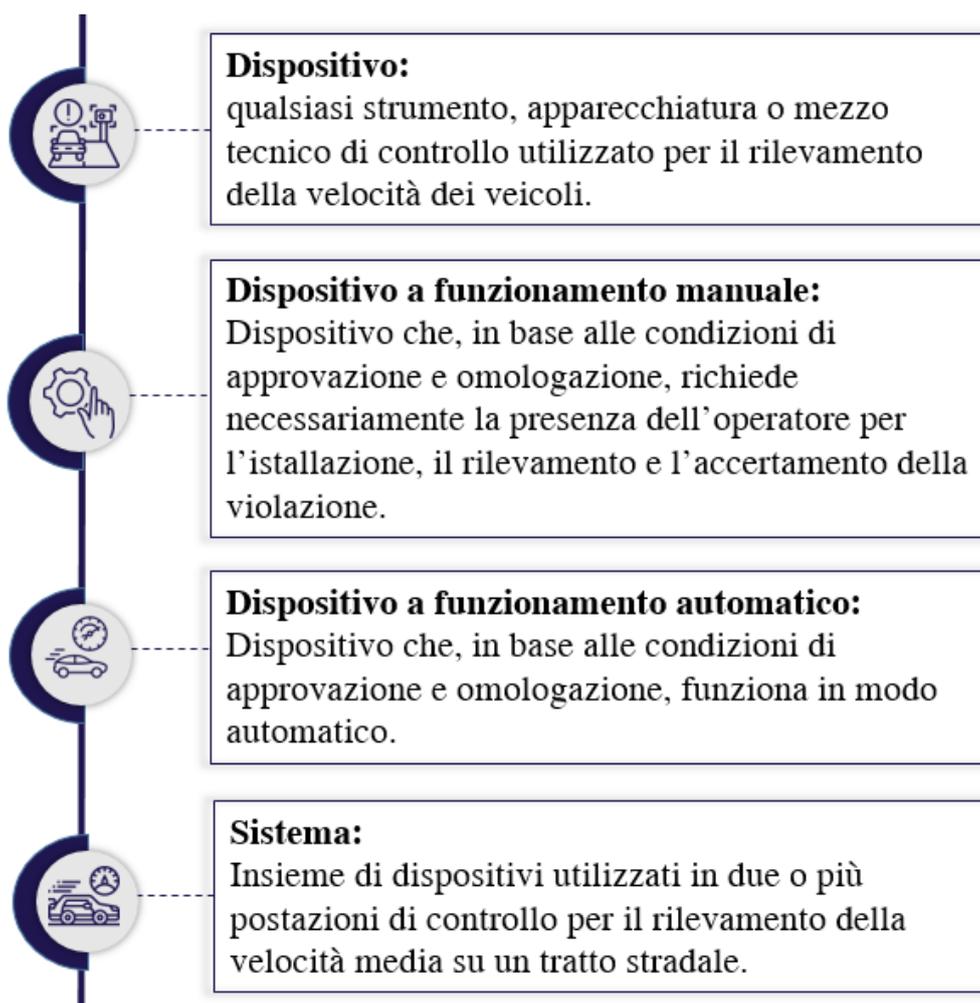
Articolo 2 (Definizioni)

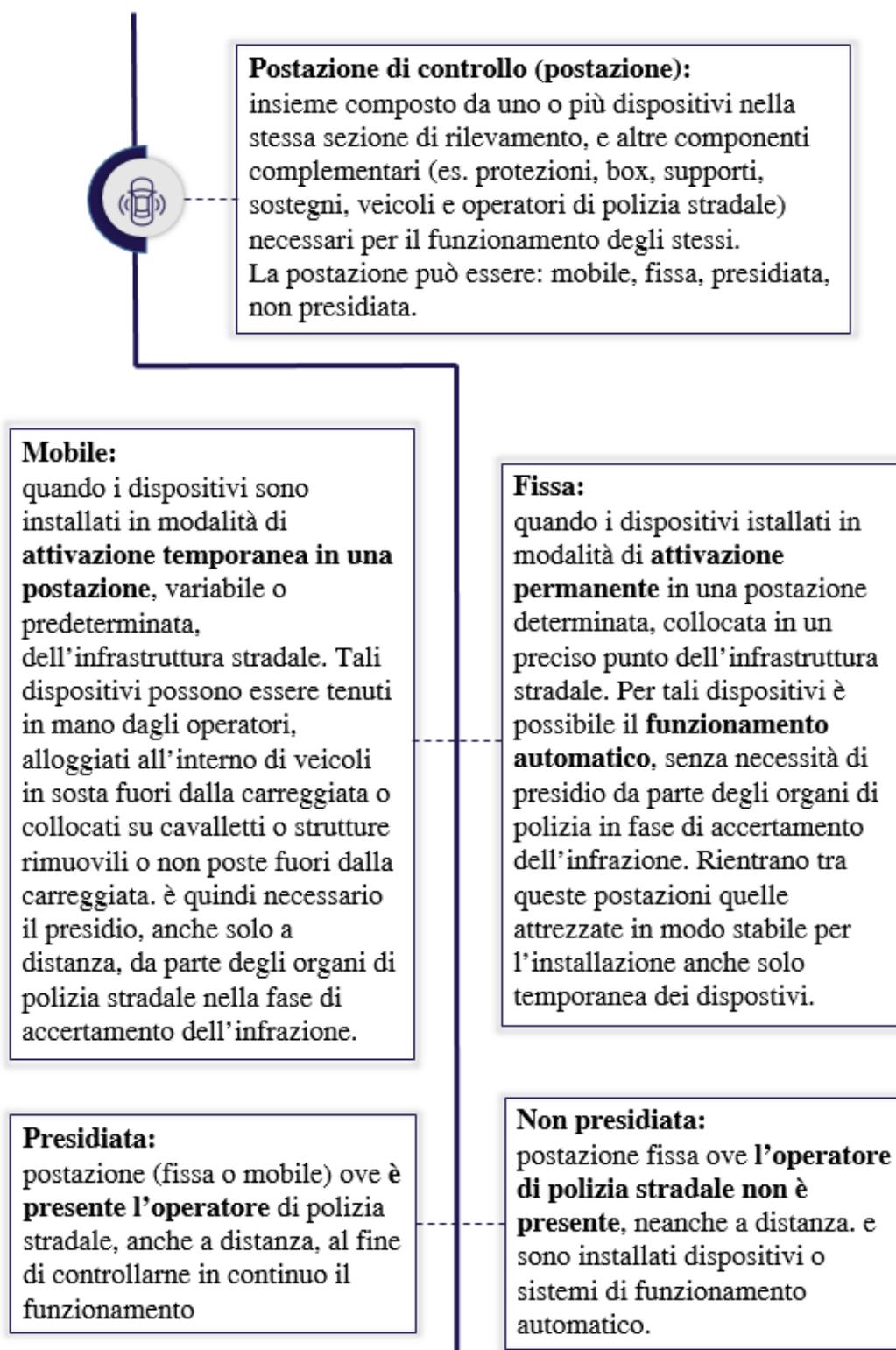
L'**articolo 2** enuncia le **definizioni** di alcuni termini che ricorrono nell'atto.
In particolare:

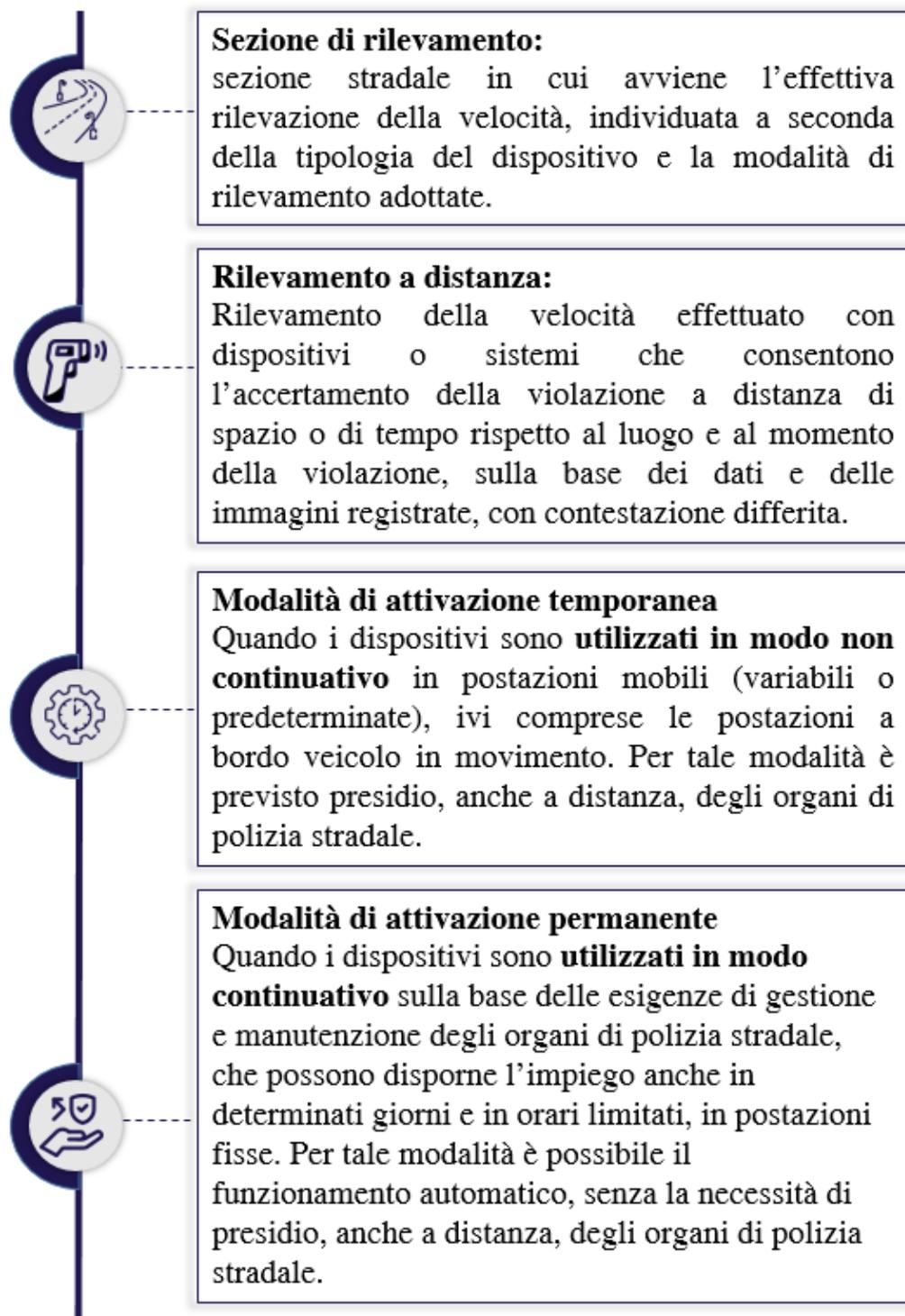


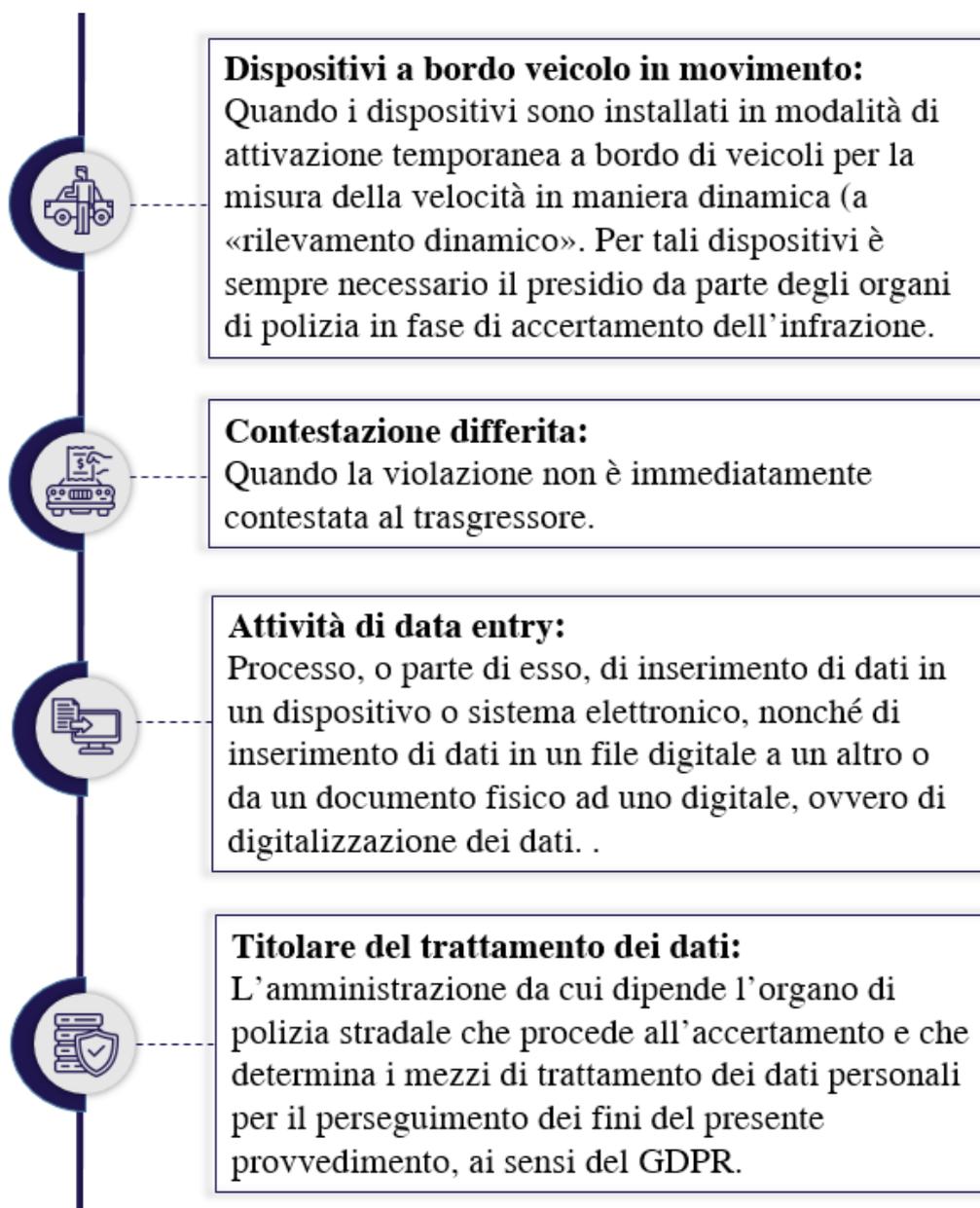
Nello specifico, a norma dell'art. 12 del decreto legislativo n. 285 del 1992, sono chiamati a espletare servizi di polizia stradale:

- la Polizia Stradale della Polizia di Stato;
- la Polizia di Stato;
- l'Arma dei Carabinieri;
- il Corpo della Guardia di Finanza;
- i Corpi e i servizi di Polizia provinciale, nell'ambito del territorio di competenza;
- i funzionari del Ministero dell'Interno addetti al servizio di polizia stradale;
- il Corpo di polizia penitenziaria e il Corpo Forestale dello Stato, in relazione ai compiti di istituto.









In particolare, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, punto 7) del regolamento (UE) n. 2016/679, cosiddetto GDPR, il “**titolare del trattamento**” è la persona fisica o giuridica, l'autorità pubblica, il servizio o altro organismo che, singolarmente o insieme ad altri, determina le finalità e i mezzi del trattamento di dati personali; quando le finalità e i mezzi di tale trattamento sono determinati dal diritto dell'Unione o degli Stati membri, il titolare del trattamento o i criteri specifici applicabili alla sua designazione possono essere stabiliti dal diritto dell'Unione o degli Stati membri;

Articolo 3 (*Condizioni per la collocazione delle postazioni di controllo*)

L'**articolo 3** si compone di **6 commi** e tratta delle **postazioni di controllo** di cui all'art. 2, comma 1, lettera *h*) del decreto in commento ossia, come chiarito nella precedente scheda, i dispositivi di rilevamento della velocità comprensivi delle componenti complementari (quali: protezioni, box, supporti, ecc.) necessari per il suo funzionamento.

Il **comma 1** stabilisce che le **condizioni tecniche** per la collocazione delle suddette postazioni sono disciplinate **nell'allegato A** del decreto, che ne costituisce parte integrante (v. *infra*).

Il **comma 2** prevede che la possibilità di **collocare** postazioni **fisse** sulla strada è rimessa alla **valutazione esclusiva** dell'**ente proprietario** della stessa. In tal caso la **richiesta** può provenire anche dell'organo di polizia stradale che utilizza la strada interessata.

Il **comma 3** dispone che, per la **contestazione differita delle violazioni**, sono collocate, in via ordinaria, postazioni **fisse**. Ove per motivi connessi all'infrastruttura stradale o per altre ragioni obiettive, non sia possibile installare una postazione fissa in un preciso punto della predetta infrastruttura, è possibile collocare postazioni **mobili**.

Ai sensi **dell'art. 201** del Codice della strada la contestazione differita è ammessa quando la violazione **non può essere immediatamente contestata**. In tal caso, il verbale, con gli estremi precisi e dettagliati della violazione e con la indicazione dei motivi che hanno reso impossibile la contestazione immediata, deve essere notificato all'effettivo trasgressore entro **novanta giorni** dall'accertamento.

Secondo quanto stabilito dal **comma 4**, le postazioni fisse o mobili possono essere collocate sulle **autostrade** e sulle strade **extraurbane principali**, nel rispetto di quanto previsto dall'art. [4 del decreto-legge n. 121 del 2002](#), convertito, con modificazioni, dalla legge n. 168 del 2002.

Per le **altre tipologie di strade** le medesime postazioni possono essere collocate **esclusivamente** sui tratti di strada **individuati dal prefetto** (ai sensi del già citato art. 4 del decreto-legge n. 121 del 2002), sia in ambito extraurbano che urbano, nel rispetto [dell'art. 11, comma 3, del Codice della strada](#) nonché delle condizioni indicate nell'allegato A.

L'art. 4 del decreto-legge n. 121 del 2002 prevede che il **prefetto** ai fini dell'individuazione dei suddetti **tratti di strada** tenga conto del tasso di incidentalità, delle condizioni strutturali, plano-altimetriche e di traffico per le quali non è possibile il fermo di un veicolo senza recare pregiudizio alla sicurezza della circolazione, alla fluidità del traffico o all'incolumità degli agenti operanti e dei soggetti controllati.

La **gestione** delle postazioni fisse o mobili è, poi, **riservata** esclusivamente agli organi di polizia stradale.

Ai sensi del **comma 5**, l'uso di dispositivi **a bordo di un veicolo in movimento**, quando sono utilizzati **senza contestazione immediata** della violazione, è consentito sulle strade o sui tratti di strada indicati dal comma 4, nei casi in cui non sia possibile collocare postazioni fisse o mobili.

Infine, il **comma 6** stabilisce che la **segnalazione** e la **visibilità** delle postazioni di controllo sono disciplinate dal [Capo 7 dell'allegato al decreto del MIT 13 giugno 2017, n. 282.](#)

La **visibilità** della postazione di controllo attuata attraverso dispositivi a bordo veicolo in movimento è garantita **dall'installazione** sopra il veicolo di un **segnale luminoso** o a **messaggio variabile** riportante la dicitura "rilevamento dinamico velocità", abbinato al **dispositivo supplementare** di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu di cui [all'art. 177 del Codice,](#) che deve essere in funzione durante il rilevamento.

Articolo 4 ***(Utilizzazione delle postazioni fisse o mobili)***

L'articolo 4 reca indicazioni sull'**utilizzo** e sul **collocamento** delle **postazioni fisse o mobili** e dei **dispositivi a bordo di un veicolo in movimento**.

In particolare, il **primo comma** dispone che le postazioni fisse o mobili e i dispositivi a bordo di un veicolo in movimento possano essere **utilizzati per il rilevamento** a distanza delle violazioni **esclusivamente**:

- da parte della **polizia stradale** e i funzionari del **Ministero dell'interno addetti al servizio di polizia stradale** sulle **autostrade**;
- dalla polizia di Stato, Arma dei carabinieri, corpo della guardia di finanza, Corpi e servizi di polizia provinciale e municipale (nell'ambito del territorio di competenza), funzionari del Ministero dell'Interno addetti al servizio di polizia stradale, Corpo di polizia penitenziaria e al corpo forestale dello Stato (in relazione ai propri compiti) per tutti gli altri tipi di strada, quindi, in particolare **strade extraurbane principali e secondarie, strade urbane di scorrimento, di quartiere e ciclabili, strade locali e itinerari ciclopeditoni**. Tali controlli devono rispettare i criteri della **pianificazione operativa** concordata in sede di **Conferenza Provinciale Permanente**.

L'articolo fa riferimento, in particolare, alle tipologie di strade indicate dall'articolo 2 comma 2 del Codice della Strada, di cui al d.lgs. n. 285/1992 così come modificato nel 2024, e all'articolo 1 comma 1 per quanto riguarda gli organi addetti all'espletamento dei servizi di polizia stradale.

La **Conferenza Provinciale Permanente** è istituita ai sensi dell'articolo 11 del d.lgs. n. 300/1999 e rappresenta lo strumento per **l'esercizio da parte del prefetto della funzione di coordinamento** delle attività degli uffici periferici dello Stato e di leale collaborazione con i rappresentanti delle autonomie locali. L'organismo è presieduto dai prefetti e composto, a livello provinciale, dai responsabili delle strutture periferiche dello Stato e, nei capoluoghi di regione, dai rappresentanti delle strutture periferiche regionali dello Stato.

Il **comma 2** prevede che i **prefetti**, nell'ambito della pianificazione operativa di cui al comma 1 (vedi *supra*) relativa alla collocazione dei cosiddetti *autovelox*, tengano conto:

- di eventuali **ulteriori postazioni fisse** lungo lo **stesso tratto** di strada;
- la possibilità di **collocare** la **postazione mobile** in condizioni di sicurezza sia per gli operatori che per gli utenti della strada;
- delle esigenze di programmazione e coordinamento in riferimento alle strade o tratti di strade in cui operano diversi organi di polizia stradale;
- ogni **ulteriore elemento utile**.

Il **comma 3** specifica che le **modalità d'uso** delle **postazioni di controllo**, di cui all'articolo 2, comma 1, lettera h del provvedimento (v. *intra*) e le **attività complementari** al controllo siano disciplinate dall'**allegato B** del provvedimento, che costituisce parte integrante del testo (v. *infra*).

Articolo 5
(Tutela della riservatezza)

L'art. 5 si compone di **3 commi** e tratta delle misure che il titolare del trattamento dei dati, raccolti mediante i dispositivi di rilevazione della velocità, deve osservare a tutela della **riservatezza**.

In particolare, è prescritto che il trattamento dei dati sia effettuato nel **rispetto del regolamento 2016/679/UE** e che, in particolare, ne siano osservati gli artt. **5, 24 e 25**.

Alle condizioni dell'art. **28** regolamento 2016/679/UE è possibile per il titolare del trattamento **delegare specifiche operazioni a terzi**.

Articolo 6
(Disposizioni transitorie e finanziarie)

L'**articolo 6**, composto da 2 commi, detta le disposizioni transitorie e finanziarie.

Al **comma 1** prevede che gli impianti non conformi alle disposizioni del nuovo decreto ministeriale vi si devono conformare **entro un anno**; altrimenti devono essere disinstallati fino a quando non assumano caratteristiche conformi.

Al **comma 2** è detto che all'attuazione del decreto ministeriale si provvede con le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.

Allegato A **(Collocazione delle postazioni di controllo)**

L'**allegato A** si compone di due commi e reca le **condizioni specifiche e tecniche** per la collocazione delle postazioni di controllo, di cui all'articolo 3 del provvedimento in esame.

Il **comma 1** elenca ulteriori condizioni specifiche, che devono essere tenute in considerazione – unitamente alle disposizioni di cui alla disciplina vigente e le specifiche tecniche di cui al comma 2 – per l'**individuazione** di tratti di **strada** in cui **collocare le postazioni di controllo** per le **strade di tipo C, D, E, E-bis, F e F-bis** (extraurbane secondarie, urbane di scorrimento, urbane di quartiere, urbane ciclabili, locali urbane ed extraurbane, itinerari ciclopedonali urbani ed extraurbani), quali:

- l'**elevato livello di incidentalità**, documentato da un'accurata analisi del numero, della tipologia e, soprattutto, delle cause degli incidenti stradali avvenuti nel quinquennio precedente con particolare riferimento alla **velocità come causa principale** o concausa attraverso la produzione di dati statistici;
- la **documentata impossibilità o difficoltà** di procedere alla **contestazione immediata** sulla base delle condizioni strutturali, plano-altimetriche e di traffico, tenendo conto, tra l'altro, delle seguenti condizioni:
 - presenza di **più corsie per senso di marcia**, ovvero suddivisione della strada in carreggiate separate, 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. Sulle strade ad unica corsia per senso di marcia, l'assenza di banchine o piazzole di dimensioni adeguate;
 - situazioni in cui l'andamento plano-altimetrico della strada **limita la visibilità e condiziona 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 da parte degli organi di polizia stradale;

- **composizione e volume del traffico** (determinati, a titolo esemplificativo, dalla presenza di traffico intenso o da percentuale elevata di mezzi pesanti), che 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 stradale;
- particolari **condizioni** della strada o del tratto stradale determinate dalla **elevata densità di flussi veicolari** e/o pedonali e dalla presenza di strutture scolastiche o aree attrezzate per bambini e dall'assenza o limitatezza di idonei spazi laterali esterni alla carreggiata, che pregiudicano, rendono pericolosa o impediscono la possibilità di fermare i veicoli in condizioni di sicurezza della circolazione. In tali casi l'utilizzo delle postazioni di controllo è limitato ad intervalli temporali, determinati dagli enti proprietari, in cui vi è maggiore afflusso o maggior presenza di utenza vulnerabile; la 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.

Si ricorda altresì, come riportato nell'allegato stesso, che l'individuazione di tratti di strada in cui collocare le postazioni di controllo per le strade di tipo C, D, E, E-*bis*, F e F-*bis*, deve rispettare altresì le disposizioni di cui articolo 4 del decreto-legge n. 121 del 2002, convertito con modificazioni dalla legge 1° agosto 2002, n. 168, recante “**Disposizioni urgenti per garantire la sicurezza nella circolazione stradale**”.

Ai sensi del citato articolo, sulle **autostrade e strade extraurbane principali**, gli organi di polizia stradale possono utilizzare o installare dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico per rilevare a distanza violazioni delle norme di comportamento relative ai limiti di velocità, al sorpasso, la circolazione sulle autostrade e le strade extra urbane (di cui, rispettivamente, agli articoli n. 142, 148 e 176 del nuovo codice della strada, di cui al d.lgs. n. 285/1992), informando gli automobilisti. Questi dispositivi possono essere usati anche sulle altre tipologie di strade, individuate con apposito decreto del prefetto.

In particolare, il **prefetto**, consultando la polizia stradale e gli enti proprietari, individua le strade non autostradali dove usare i dispositivi di controllo, basandosi su tasso di incidenti, condizioni strutturali e di traffico per le quali non è possibile

il fermo di un veicolo senza recare pregiudizio alla sicurezza della circolazione, alla fluidità del traffico o all'incolumità degli agenti operanti e dei soggetti controllati.

Le violazioni devono essere documentate con foto, video o dispositivi simili che tutelino la *privacy* e permettano di accertare le violazioni anche successivamente. I dispositivi devono essere omologati.

Quando vengono usati questi dispositivi, non è necessario contestare immediatamente le violazioni.

Il comma 2 disciplina le **condizioni tecniche** per la **collocazione delle postazioni di controllo**.

Nello specifico, il **punto 2.1**, in merito alla collocazione delle postazioni sulle strade extraurbane, dispone che, la **postazione mobile** possa essere **collocata esclusivamente** su strade o singoli tratti di strada in cui il **limite di velocità imposto sia inferiore di oltre 20 chilometri orari** rispetto a quello massimo **generalizzato** previsto per le **strade extraurbane**.

In particolare, l'art. 142 del Codice della strada pone i seguenti limiti per la velocità massima:

- **130 km/h** per le **autostrade**. Sulle autostrade a tre corsie più corsia di emergenza per ogni senso di marcia, dotate di apparecchiature debitamente omologate per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati, gli enti proprietari o concessionari possono elevare il limite massimo di velocità fino a **150 km/h**. In caso di precipitazioni atmosferiche di qualsiasi natura, la velocità massima non può superare i **110 km/h**.
- **110 km/h** per le **strade extraurbane principali**, 90 km/h in caso di precipitazioni atmosferiche.
- **90 km/h** per le **strade extraurbane** secondarie e per le strade extraurbane locali;
- **50 km/h per le strade nei centri abitati**, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, previa installazione degli appositi segnali.

È possibile **derogare** alla citata disposizione **solo qualora sussistano criticità di** tracciato plano-altimetrico o di dimensioni della piattaforma stradale che ne giustificano l'imposizione, a condizione che i limiti di velocità siano segnalati con i rispettivi segnali di inizio e fine, relativamente a un tratto stradale di estesa minima pari a:

- di tipo A (autostrade): 2.000 metri;
- di tipo B (strade extraurbane principali): 1500 metri;
- di tipo C (strade extraurbane secondarie) e F (strade urbane di quartiere): 500 metri;

- di tipo F-bis (itinerari ciclopedonali): 250 metri.

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

Si specifica altresì che la distanza minima tra due diversi dispositivi di rilevamento della velocità puntuale deve essere almeno pari a:

- di tipo A (autostrade): 4.000 metri;
- di tipo B (strade extraurbane principali): 3000 metri;
- di tipo C (strade extraurbane secondarie), F (strade urbane di quartiere) e F-bis (itinerari ciclopedonali): 1000 metri;

Il **punto 2.2** reca disposizioni relative alla **collocazione delle postazioni mobili su strade urbane**. In particolare, è possibile collocare la postazione mobile nelle seguenti tipologie di strada:

- **Strade di tipo D (strade urbane di scorrimento):** esclusivamente se il limite massimo di velocità consentito è **pari a quello generalizzato** proprio del corrispondente tipo di strada, **comunque non inferiore a 50 km/h**. È consentita l'installazione in tratti con limite di velocità inferiore a quello massimo generalizzato, indicato attraverso la specifica segnaletica verticale, solo quando **sussistono criticità di tracciato** plano-altimetrico o di dimensioni della piattaforma stradale ovvero condizioni di significativa incidentalità stradale che giustificano l'imposizione di limiti di velocità inferiori, ed esclusivamente quando tale limite di **velocità sia esteso ad un tratto di almeno 400** metri.
- **Strade di tipo E ed F (strade urbane di quartiere e urbane locali):** solo se il limite massimo di velocità consentita è **pari a 50 km/h**.
- **Strade urbane di tipo E-bis (strade urbane ciclabili):** è possibile collocare la postazione mobile solo se il limite massimo di velocità è pari a quello proprio del corrispondente tipo di strada (30 km/h).
- **Strade urbane di tipo F-bis (itinerari ciclopedonali):** solo se il limite di velocità consentito che **non può essere comunque inferiore a 30 km/h**, è indicato attraverso la specifica segnaletica verticale e riferito ad un tratto stradale di estesa minima di almeno 250 metri.

Inoltre, la **distanza minima tra due diversi dispositivi**, sul medesimo tratto stradale, deve essere pari almeno a:

- 1000 metri sulle strade di tipo D

- 500 metri per le strade di tipo E e F, anche nei confronti di eventuali postazioni fisse.

La distanza tra il **segnale del limite di velocità** e la postazione di controllo deve essere valutata in relazione alle caratteristiche della strada, e deve essere comunque non inferiore a 200 metri per le strade di tipo D (strade urbane di scorrimento) e a 75 metri per tutte le altre strade.

Il **punto 2.3** reca la collocazione delle **postazioni fisse su strade extra urbane**, disponendo che:

- **Nei tratti di strada di tipo A, B, C ed F (autostrade, extraurbane principali, extraurbane secondarie, extraurbane locali):** il limite massimo di velocità consentito, di norma, deve **essere pari o comunque non inferiore di oltre 20 km/h** rispetto a quello generalizzato del corrispondente tipo di strada. In deroga a ciò, la collocazione delle postazioni fisse sui medesimi tratti di strada è consentita 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 a condizioni di significativa **incidentalità stradale** che ne giustificano l'imposizione.
- **Nei tratti di strada di tipo F-bis (itinerari ciclopeditoni su strade extraurbane)** su cui si intende installare i dispositivi, il limite massimo di velocità consentito deve essere comunque **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 limiti di velocità inferiori.

I limiti di velocità inferiori rispetto a quelli generalizzati previsti per il corrispondente tipo di strada **devono essere debitamente segnalati** con i rispettivi segnali "limite massimo di velocità" e "fine limitazione di velocità" di cui al regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada relativamente ad una estesa stradale pari a:

- strade di tipo A: 2.000 metri;
- strade di tipo B: 1.500 metri;
- strade di tipo C ed F: 500 metri;
- strade di tipo F-bis: 250 metri.

Il controllo della **velocità media è consentito sulle strade di tipo A e B** (autostrade ed extraurbane principali) e **C** (extraurbane secondarie). Il collocamento dei sistemi per la rilevazione della velocità media è consentito nei tratti di strada:

- caratterizzati da una velocità consentita uniforme;
- privi di diramazioni e svincoli (ingressi o uscite). È ammessa la sola presenza di ingressi e/o uscite esclusivamente nell'ipotesi in cui i flussi, rispettivamente entranti e uscenti, rappresentino statisticamente un valore non significativo.

La lunghezza dei tratti sottoposti al controllo della velocità media deve essere pari almeno a **1.000 metri**.

La **distanza minima** tra due diversi sistemi di rilevamento della velocità media deve tenere conto dell'esigenza di **evitare un frazionamento della medesima infrastruttura stradale** in un numero eccessivo di tratti sottoposti a controllo, fermo restando che l'attivazione dei sistemi di controllo deve escludere il contemporaneo funzionamento dei sistemi su due tratti successivi qualora tra la fine di un tratto e l'inizio del successivo non sia rispettata la distanza minima pari ad almeno 1.000 metri.

Per i **cantieri stradali**, di durata prevista **superiore alla settimana**, in deroga alle condizioni di cui ai punti precedenti, **possono essere installate postazioni fisse, non presidiate**, anche eventualmente per il controllo della velocità media, in tratti con specifici e puntuali limiti di velocità adeguati alla disciplina della circolazione, in relazione sia alla difficoltà di effettuare il presidio da parte degli organi di polizia sia alle particolari condizioni critiche per la sicurezza della circolazione stradale e dei lavoratori.

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

Il **punto 2.4** reca la collocazione delle **postazioni fisse su strade urbane**, disponendo che:

- Per la collocazione delle **postazioni fisse sulle strade urbane**, l'ente proprietario deve effettuare una **preventiva valutazione** in ordine alla predisposizione, in **via preferenziale e in alternativa, di dossi artificiali** di cui all'art. 179, comma 4, del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada.
- **Strade di tipo D (strade urbane di scorrimento)**: la postazione fissa può essere collocata esclusivamente se il limite massimo di velocità consentito è pari a quello generalizzato tipo di strada, comunque non inferiore a 50 km/h; è consentita l'installazione in tratti con limite di velocità inferiore a quello massimo generalizzato, indicato attraverso la specifica segnaletica verticale, solo quando sussistono criticità di tracciato plano-altimetrico o di

dimensioni della piattaforma stradale ovvero condizioni di significativa incidentalità stradale che giustificano l'imposizione di limiti di velocità inferiori, ed esclusivamente quando tale limite di velocità sia esteso ad un tratto di almeno 400 metri.

- **Strade di tipo E ed F (strade urbane di quartiere e urbane locali):** la postazione fissa può essere collocata esclusivamente se il limite massimo di velocità consentito è pari a quello generalizzato del corrispondente tipo di strada (50 km/h);
- **Strade di tipo E-bis (strade urbane ciclabili):** la postazione fissa può essere collocata esclusivamente se il limite massimo di velocità consentito è pari a quello proprio del corrispondente tipo di strada (30 km/h).
- **Strade urbane di tipo F-bis (itinerari ciclopedonali):** la postazione fissa può essere collocata esclusivamente se il limite massimo di velocità consentito è comunque non inferiore a 30 km/h, indicato attraverso la specifica segnaletica verticale e riferito ad un tratto stradale di estesa minima di almeno 250 metri. 2

Non è consentito installare postazioni fisse nei punti o tratti in cui la velocità massima consentita, per motivi contingenti o temporanei, sia **inferiore di più di 20 km/h alla velocità prevista per la tipologia di strada.**

La **distanza minima** tra due diversi dispositivi di rilevamento della velocità puntuale deve essere pari almeno a **500 metri** in ambito **urbano** e nelle zone di confine con l'**ambito extraurbano**.

La **collocazione di sistemi di misurazione della velocità media** è possibile **esclusivamente sulle strade di tipo D (strada urbana di scorrimento)**, a condizione che i tratti oggetto di rilevazione siano:

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

L'estensione dei tratti sottoposti al controllo della velocità media e la distanza minima tra due diversi sistemi di rilevamento della velocità media devono essere pari almeno a 500 metri.

La **distanza minima** tra due diversi sistemi di rilevamento della velocità media deve tenere conto dell'esigenza di evitare un frazionamento della

medesima infrastruttura stradale in un numero eccessivo di tratti sottoposti a controllo, fermo restando che l'attivazione dei sistemi di controllo deve escludere il contemporaneo funzionamento dei sistemi su due tratti successivi qualora tra la fine di un tratto e l'inizio del successivo non sia rispettata la distanza minima pari ad almeno 1.000 metri.

La **distanza tra il segnale del limite di velocità** e la **postazione di controllo** della velocità deve essere valutata in relazione alle caratteristiche della strada e deve essere comunque non inferiore a 200 metri per le strade di tipo D (strada urbana di scorrimento), e a 75 metri per tutte le altre strade.

Allegato B
(Modalità di uso dei dispositivi e attività complementari al controllo)

Nell'**allegato B** sono regolamentati i seguenti aspetti:

1. Le attività di gestione dei dispositivi e dei sistemi di controllo

- Le attività di controllo della velocità da remoto devono essere effettuate unicamente da personale degli organi di polizia competente;
- nelle fasi di installazione e funzionamento devono essere rispettate le condizioni del manuale d'uso e le prescrizioni contenute nei decreti di approvazione o omologazione dei dispositivi;
- è possibile affidare le operazioni di gestione dei dispositivi nelle fasi di conservazione, trasporto e installazione o disinstallazione a terzi;
- ogni altra operazione strumentale che concorra alla formazione degli atti di accertamento delle violazioni deve sempre essere effettuata dagli organi di polizia stradale.

2. Le attività di manutenzione dei dispositivi e dei sistemi di controllo

- La **manutenzione** dei dispositivi di misurazione della velocità è in capo agli organi di polizia stradale che ne hanno la responsabilità, in base alle condizioni contenute nei decreti di approvazione nei manuali di uso e manutenzione che ne costituiscono parte integrante;
- Le **attività di manutenzione ordinaria e straordinaria** possono essere svolte dal titolare del decreto di approvazione/omologazione, o da **soggetti terzi** delegati dal titolare stesso. In tali casi, il titolare del trattamento dei dati può designare un soggetto responsabile.

Il testo specifica che le disposizioni di cui al punto 1 e 2 (relative alla gestione e manutenzione) si applicano anche a sistemi costituiti da due o più dispositivi, utilizzati in due o più postazioni, finalizzati al rilevamento della velocità media su un tratto stradale.

3. Le attività sussidiarie affidabili a terzi

- L'**accreditamento** delle violazioni in materia di superamento dei limiti massimi di velocità **non può essere delegato a terzi**.
- Nell'ambito delle attività di controllo della velocità effettuate con dispositivi o sistemi, tutte le attività di installazione e gestione devono essere svolte sotto il **controllo diretto degli organi di polizia stradale**.
- È **possibile affidare a terzi attività meramente manuali** e complementari ai servizi sussidiari alla gestione amministrativa dei procedimenti sanzionatori, quali, ad esempio: i) operazioni di sviluppo e stampa della documentazione; ii) elaborazione informatica dei dati delle violazioni (senza potere decisionale alcuno); iii) stampa dei verbali di violazione; iv) attività di *data entry* relative alle singole fasi che concorrono alla corretta gestione amministrativa del procedimento sanzionatori. Se la fase di sviluppo delle immagini è demandata a soggetti terzi, la responsabilità e il controllo sulle operazioni **restano in capo all'organo di polizia stradale**. In tali casi deve essere sempre garantito il **rispetto** delle disposizioni sulla **tutela della privacy**.

Si tratta, in particolare, di assicurare che:

1. Sia stipulato un accordo sulla protezione dei dati, ai sensi dell'articolo 28 del Regolamento 2016/679/UE, cosiddetto GDPR;
 2. I dipendenti operino in qualità di "persone autorizzate al trattamento dei dati personali sotto l'autorità diretta del titolare o responsabile del trattamento", ai sensi dell'articolo 29 del GDPR;
 3. Gli stessi agiscano sotto la sorveglianza e le istruzioni del titolare e del responsabile del trattamento.
- Durante le operazioni di **rilevamento** è possibile avvalersi di **tecnici specializzati**, a cui comunque non possono essere affidati compiti di accertamento e controllo di competenza degli operatori di polizia stradale.

4. Forme di acquisizione dei dispositivi e dei sistemi di controllo

- I contratti di acquisizione da società o enti possono prevedere anche interventi di **manutenzione dei dispositivi**. In ogni caso, resta necessario che siano costantemente mantenuti nella completa ed esclusiva disponibilità degli organi di polizia stradale. In particolare, tra gli interventi che restano in capo ai suddetti organi rientrano, sia per le postazioni **fisse** che **mobili**, l'installazione, la

verifica della funzionalità del loro sistema di controllo, la loro attivazione o disattivazione, anche a distanza;

- In caso di **locazione o noleggio**, ove previsto dalle disposizioni contrattuali, gli organi di polizia stradale possono utilizzare un **dispositivo con analoghe caratteristiche, in sostituzione** di quello locato o noleggiato per un **periodo di tempo limitato** alle operazioni di manutenzioni per non interrompere i controlli;
- Le spese di **accertamento** gravanti sul trasgressore o sull'obbligato in solido per la violazione devono avere un **costo documentabile e analitico**. Tra queste:
 - **possono** essere ricomprese le spese per l'individuazione del trasgressore e la notifica del verbale;
 - **non possono** rientrarvi quelle per l'impiego per le apparecchiature utilizzate per il suddetto accertamento, nonché i costi relativi alla gestione amministrativa successivi alla notificazione dei verbali (es. assistenza legale).

5. Aspetti connessi alla protezione dei dati personali

- I dispositivi di controllo utilizzati per l'accertamento dell'eccesso di velocità che consentono di documentare la violazione e, a richiesta dell'interessato, la visione successiva, sono impiegati nel rispetto della **vigente normativa sul trattamento dei dati personali**, nonché alla **libera circolazione di tali dati**.
- Il titolare e il responsabile del trattamento dei dati sono tenuti ad adottare **misure tecniche e organizzative** adeguate a garantire un livello di sicurezza adeguato al rischio.
- I titolari e responsabili del trattamento dei dati devono rispettare i seguenti principi relativi alle modalità di trattamento degli stessi:
 - **minimizzazione dei dati;**
 - **limitazione della finalità**, salvo l'utilizzo dei dati per **fini giudiziari;**
 - **limitazione della conservazione**, per cui le immagini devono essere conservate solo per il periodo di tempo strettamente necessario all'applicazione delle sanzioni e alla definizione dell'eventuale contenzioso;
 - **integrità e riservatezza**, per cui nella conservazione delle risultanze fotografiche o video devono essere adottati gli accorgimenti di sicurezza utili ad evitare l'accesso non autorizzato ai dati e alle immagini trattate;

- Al fine di garantire le esigenze di riservatezza, non è possibile **inviare le immagini** che costituiscono prova per gli illeciti accertati al **domicilio dell'intestatario**.
- L'intestatario del veicolo può richiedere la **documentazione fotografica o del video** per conoscere **l'effettivo autore della violazione**, pur nel rispetto delle norme sull'accesso ai dati personali trattati. Al momento dell'accesso, dovranno essere in ogni caso opportunamente oscurati o resi non riconoscibili tutti i soggetti e le targhe di eventuali altri veicoli ripresi nei fotogrammi.

Non è possibile effettuare il rilevamento della velocità con dispositivi o sistemi attraverso la **ripresa fotografica frontale**, a meno che non siano provvisti di una funzione che oscura automaticamente le parti di immagini che permettono di identificare le persone che si trovano a bordo.

