



# *Al Ministro dell'Interno*

Roma, 14 AGO. 2009

Dipartimento Pubblica Sicurezza



Servizio Polizia Stradale

Registrato il 14/08/2009

Prot. 300/A/10307/09/144/5/20/3



159325

OGGETTO: Direttiva per garantire un'azione coordinata di prevenzione e contrasto dell'eccesso di velocità sulle strade.

- AI SIGG.RI PREFETTI DELLA REPUBBLICA LORO SEDI
  
- AI SIGG.RI COMMISSARI DEL GOVERNO PER LE PROVINCE 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 MINISTERO DELLE POLITICHE AGRICOLE ALIMENTARI E FORESTALI  
Corpo Forestale dello Stato ROMA



## *Al Ministro dell'Interno*

- AL COMANDO GENERALE DELL'ARMA DEI CARABINIERI ROMA
- AL COMANDO GENERALE DELLA GUARDIA DI FINANZA ROMA
- ALLE ZONE POLIZIA DI FRONTIERA LORO SEDI
- AI COMPARTIMENTI DELLA POLIZIA FERROVIARIA LORO SEDI
- AI COMPARTIMENTI DELLA POLIZIA POSTALE E DELLE COMUNICAZIONI LORO SEDI
- AL CENTRO ADDESTRAMENTO POLIZIA DI STATO FORLI' - CESENA

### **PREMESSA**

Il quadro normativo volto a contrastare condotte di guida non rispettose dei limiti di velocità e tali da costituire pericolo per la sicurezza stradale si è sviluppato, negli ultimi anni, introducendo nuove disposizioni che rendono possibile in modo sempre più diffuso e differenziato l'impiego di tecnologie di controllo remoto delle violazioni.

L'obiettivo del legislatore è di fornire agli organi di polizia stradale elencati nell'art. 12 del C.d.S. strumenti sempre più efficaci per contrastare il fenomeno dell'incidentalità stradale, il cui contenimento rientra anche tra i programmi prioritari dell'Unione Europea.

Benché l'evolversi della normativa nazionale sia in linea con gli indirizzi emersi in ambito comunitario, che hanno ribadito l'importanza dei dispositivi automatici di controllo per migliorare i livelli di sicurezza stradale, il nostro Paese è ancora lontano dal traguardo proposto nel 2001 dalla Commissione Europea di dimezzare entro il 2010 il numero delle vittime di incidenti stradali.

Appare, pertanto, necessario disciplinare l'utilizzo dei predetti dispositivi che consentono un'azione sistematica preventiva e repressiva secondo moduli operativi idonei ad ottimizzare l'impiego di uomini e mezzi per la realizzazione della predetta finalità.

Nell'esercizio delle attribuzioni indicate dall'art.11 comma 3, C.d.S., si forniscono agli organi di polizia stradale criteri di indirizzo e coordinamento per dare concreta ed uniforme attuazione all'intento del legislatore.



## *Al Ministro dell'Interno*

Costituiscono parte integrante della direttiva le allegate istruzioni operative (All.1) - predisposte dal Dipartimento della Pubblica Sicurezza d'intesa con il Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti -, riguardanti l'utilizzo delle apparecchiature di controllo e le modalità di accertamento delle violazioni per eccesso di velocità dei veicoli.

### **1. Obiettivi e criteri dell'azione di contrasto degli eccessi di velocità**

Per migliorare la sicurezza stradale e ridurre il numero degli incidenti causati dall'eccesso di velocità, l'azione di contrasto degli organi di polizia stradale e delle Polizie locali deve essere rivolta con prioritaria attenzione ai tratti di strada in cui si verifica un costante ed alto livello infortunistico.

Attraverso la puntuale applicazione della normativa di specie e l'attenta esecuzione delle direttive ministeriali le Forze di Polizia hanno progressivamente intensificato la propria attività di tutela della sicurezza stradale, con particolare riferimento al rispetto dei limiti di velocità.

Nonostante gli sforzi compiuti, si continua a registrare una elevata percentuale di infortuni dovuta a condotte di guida imprudenti che eccedono tali limiti, costituendo la principale causa di incidenti stradali, spesso con esito mortale, come emerge da univoche risultanze statistiche.

Per attivare più proficue strategie di contrasto è, pertanto, necessario sviluppare una maggiore sinergia tra tutti gli organismi a ciò preposti, attraverso una costante azione di coordinamento delle risorse disponibili a livello provinciale e nel rispetto delle specificità e dell'autonomia organizzativa propria di ciascuna della componenti coinvolte.

Tale attività dovrà necessariamente trovare il suo fondamento in una adeguata pianificazione che tenga conto dei seguenti criteri :

- individuazione dei punti critici per la circolazione in cui maggiore è la sinistrosità stradale riferita al biennio precedente;
- ricognizione ed eventuale revisione dell'elenco dei tratti di strada in cui, ai sensi dell'art.4 della Legge 168/2001, è consentito l'impiego di sistemi di controllo remoto delle violazioni;
- rilevamento selettivo che consenta di sanzionare i conducenti responsabili dell'eccesso di velocità proporzionalmente al pericolo causato dalla loro condotta di guida;
- contestazione immediata solo nei casi in cui sussistano tutte le garanzie per la sicurezza della circolazione e degli operatori;
- coordinamento territoriale tra le Forze di Polizia e le Polizie locali per evitare la contemporanea effettuazione di più rilevamenti sul medesimo tratto di strada.



## *Al Ministro dell'Interno*

### **2. Competenza della Conferenza provinciale permanente nelle funzioni di pianificazione e coordinamento degli interventi di contrasto - Monitoraggio sui tassi di incidentalità.**

Per garantire il raggiungimento degli obiettivi indicati, l'azione di coordinamento dei Prefetti deve continuare ad essere svolta con carattere di sistematicità.

Al fine di rafforzare le strategie oggetto di coordinamento e di pianificazione, appare indispensabile avvalersi, quale utile sede di confronto e di valutazione, della Conferenza provinciale permanente prevista dall' art. 11 del d.l.vo n. 300/1999 e successive modificazioni, nel cui ambito sono presenti tutti i soggetti responsabili o referenti in materia di sicurezza stradale e ciò anche alla luce degli ottimi risultati ottenuti sul territorio attraverso iniziative tendenti al più ampio coinvolgimento istituzionale di tutte le Amministrazioni, degli Enti pubblici e delle componenti sociali.

In detta struttura troverà idonea collocazione un osservatorio finalizzato al monitoraggio degli incidenti stradali dipendenti dall'eccesso di velocità e a misurare l'efficacia delle attività di contrasto adottate. Nell'osservatorio saranno presenti le componenti istituzionali della polizia stradale e, se opportuno, altri organismi pubblici o associazioni private comunque interessati ai predetti fenomeni di incidentalità ed al loro contenimento.

Con cadenza semestrale le Conferenze provinciali permanenti approveranno un documento riepilogativo, contenente l'analisi delle rilevazioni effettuate, lo stato della sicurezza sulle strade e le iniziative adottate. Il documento sarà inviato al Dipartimento della Pubblica Sicurezza e al Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali.

L'attuazione del coordinamento operativo e la raccolta dei dati relativi ai servizi svolti saranno curate dalle sezioni della Polizia Stradale della specialità della Polizia di Stato, che provvederanno all'elaborazione dei risultati conseguiti per ogni ulteriore esigenza di analisi e verifica.

\*\*\*

I Signori Prefetti interesseranno i Sindaci ed i Presidenti delle Province sul contenuto della presente direttiva perché ne diano esecuzione attraverso i Corpi o Servizi di Polizia Municipale e Provinciale.

Roberto Maroni





*Ministero dell'Interno*

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

\*\*\*

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

**ISTRUZIONI OPERATIVE PER LE ATTIVITA' DI PREVENZIONE DEL FENOMENO  
INFORTUNISTICO STRADALE MEDIANTE IL CONTROLLO DEI LIMITI DI VELOCITA'**



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

\*\*\*

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

## INDICE

### PARTE I:

#### **DISPOSITIVI DI MISURA DELLA VELOCITA'**

- 1. MODALITA' DI ACCERTAMENTO DELL'ECESSO DI VELOCITA'**
  - 1.1. Tipologia degli strumenti utilizzabili
- 2. APPROVAZIONE DEI DISPOSITIVI**
- 3. CONTROLLO DEGLI STRUMENTI**
- 4. PERCENTUALE DI RIDUZIONE DELLA VELOCITA' A FAVORE DEL TRASGRESSORE**
- 5. GESTIONE DELLE APPARECCHIATURE**
  - 5.1. Locazione comodato o leasing delle apparecchiature
  - 5.2. Attività che possono essere affidate a privati: servizi sussidiari all'accertamento
  - 5.3. Quantificazione del corrispettivo in caso di locazione
- 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. Disposizioni per rendere visibili le postazioni di controllo 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



# *Ministero dell'Interno*

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

\*\*\*

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

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

Richiesta degli organi di polizia stradale

Parere dell'ente proprietario o concessionario della strada

Emissione del decreto da parte del Prefetto

PARTE III:

#### **MODALITA' DI CONTROLLO E DI CONTESTAZIONE**

##### **1. POSTAZIONI FISSE DI RILEVAMENTO SENZA LA PRESENZA DELL'OPERATORE DI POLIZIA**

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

Presegnalazione della presenza dei dispositivi. Rinvio

##### **2. POSTAZIONI MOBILI DI RILEVAMENTO SENZA LA PRESENZA DELL'OPERATORE DI POLIZIA**

Presegnalazione della presenza dei dispositivi

##### **3. POSTAZIONI MOBILI DI RILEVAMENTO CON LA PRESENZA DELL'OPERATORE DI POLIZIA**

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

PARTE IV:

#### **ABROGAZIONI:**

Circolari Dipartimento della Pubblica Sicurezza e del Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

\*\*\*

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

## PARTE I: DISPOSITIVI DI MISURA DELLA VELOCITA'

### 1. MODALITÀ DI ACCERTAMENTO DELL' ECCESSO DI VELOCITÀ

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

I dispositivi ed i mezzi tecnici di controllo delle violazioni, infatti, possono essere sia di tipo mobile, per consentire un'utilizzazione più flessibile sul territorio, sia di tipo fisso, installati permanentemente in postazioni appositamente allestite per garantire un controllo sistematico e continuativo di tratti di strada caratterizzati da criticità particolari ovvero da elevata sinistrosità.

Entrambe 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 mobili 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, sia con strumenti in postazione fissa che con strumenti mobili, quando ricorrono i presupposti previsti dall'art. 201, comma 1-bis, lettere e) ed f), 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 velocità media.



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

\*\*\*

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

## 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; 142, comma 6; 345 Reg Esec. C.d.S. 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 dell'art. 3 del citato 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 né commercializzati, né utilizzati (1).

## 3. CONTROLLO DEGLI STRUMENTI

La materia dell'impiego e della manutenzione dei misuratori di velocità ha una propria disciplina specifica, rispetto alle norme che regolamentano gli altri apparecchi di misura (2), contenuta nel citato decreto ministeriale 29 ottobre 1997 che all'art 4 testualmente stabilisce: *"gli organi di polizia stradale interessati all'uso delle apparecchiature per l'accertamento dell'osservanza dei limiti di velocità sono tenuti a..... rispettare le modalità di installazione e di impiego previste nei manuali d'uso"*.

(1) Per i dispositivi approvati in via provvisoria o con scadenze più ridotte, non è vietato l'impiego dopo la scadenza. È il caso, ad esempio, dei dispositivi laser denominati *Teleser LT1 20-20* per i quali era stata rilasciata un'approvazione provvisoria in data 8 settembre 1997, dal Ministero dei Lavori Pubblici - Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale. Per tali apparecchiature con decreto n. 4199, veniva fornita approvazione per mesi quindici dalla data del medesimo decreto. Con nota n. 1352 del 30 marzo 1998, l'Ispettorato precisava che il sopracitato dispositivo commercializzato nel periodo di validità indicato nel citato Decreto n. 4199, era comunque idoneo all'impiego per venti anni a decorrere dalla data del predetto decreto, nel rispetto delle prescrizioni relative all'uso dello stesso misuratore. Con successivo Decreto n. 6025 del 30 novembre 1998, il termine di validità dell'approvazione del dispositivo misuratore di velocità *Teleser* veniva prorogato sino al 1° marzo 2000. L'art. 3 del medesimo decreto specificava, tuttavia, che le apparecchiature commercializzate entro il 1° marzo 2000 sono da intendersi idonee all'impiego anche oltre detta data, entro i limiti temporali di validità dell'approvazione previsti nel D.M. 29 ottobre 1997, ovvero venti anni.

(2) Gli apparecchi di misura della velocità non sono soggetti ad operazioni di taratura periodica in senso tecnico. Infatti, la legge 273/1991, che si occupa di operazioni metrologiche di verifica, non ha alcuna attinenza con gli apparecchi di misura della velocità. Per tali strumenti, infatti, una taratura in senso tecnico non è necessaria poiché tale normativa riguarda soltanto i controlli metrologici effettuati su apparecchi di misura di tempo, distanza e massa. Dello stesso avviso, peraltro, è il Ministero delle Attività Produttive, il quale ha escluso che le apparecchiature destinate a controllare la velocità debbano essere oggetto di verifica metrologica periodica presso i SIT previsti dalla citata legge 273/1991. Un obbligo generalizzato di verifica metrologica degli strumenti non può evincersi neanche da altre norme tecniche che, non solo non disciplinano la materia in modo specifico, ma non sono comunque vincolanti per l'ordinamento italiano per l'assenza di specifico recepimento o richiamo da parte di norme nazionali.



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

\* \* \*

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

È esclusa, perciò, la necessità di un controllo periodico dello strumento di misura se non è espressamente richiesto dal costruttore nel manuale d'uso depositato presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al momento della richiesta di approvazione, ovvero nel decreto di approvazione.

Per tutte le apparecchiature approvate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che sono destinate ad essere impiegate **esclusivamente con la presenza e sotto il costante controllo di un operatore di polizia stradale**, i costruttori prevedono una verifica periodica con cadenze diverse, indicate nel libretto-manuale d'uso e manutenzione e comunque con cadenza almeno annuale, al fine di accertare il corretto funzionamento dell'apparecchio.

Gli apparecchi utilizzati in **modalità automatica**, cioè senza la presenza ed il diretto controllo dell'operatore di polizia stradale, secondo quanto previsto dai provvedimenti di approvazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono sottoposti ad una verifica metrologica periodica – almeno annuale – tendente a valutare la corretta funzionalità dei meccanismi di rilevazione.

La verifica, in entrambi i casi, può essere effettuata a cura del costruttore dell'apparecchio che risulti a ciò abilitato dalla certificazione di qualità secondo le norme ISO-9001 e seguenti, ovvero dai Centri di Taratura opportunamente accreditati presso il S.I.T. – Servizio Italiano di Taratura.

#### 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 (3).

(3) Sia l'art. 142 C.d.S che l'art. 345, Reg. Esec. C.d.S. 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 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).



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

\*\*\*

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

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 (4).

## 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, c. 1, lett. a), C.d.S., e pertanto, costituendo servizio di polizia stradale, non può essere delegato a terzi, pena la nullità degli accertamenti (5).

### 5.1. Locazione comodato o leasing delle apparecchiature

Nel richiamare la disposizione di cui all'art. 345, comma 4, Reg. Esec. C.d.S., 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 fa presente che è consentito l'uso di un apparecchio non di proprietà dell'organo accertatore, ma che sia da questo preso in locazione, in comodato o in leasing.

- (4) *La vigente normativa di cui all'art. 345 Reg. Esec. C.d.S. e al citato 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. Esec. C.d.S., 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. Esec. C.d.S. relativa alla velocità media calcolata con le risultanze dei biglietti autostradali.*
- (5) *A tale comportamento consegue, altresì, la censurabilità delle amministrazioni inadempienti, in quanto in contrasto con la previsione dell'articolo 345, comma 4, Reg. Esec. C.d.S., 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).*



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

\*\*\*

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

La citata disposizione regolamentare, infatti, non specificando la natura del titolo del possesso dello strumento, lascia intendere che le singole apparecchiature possono essere:

- a) prese 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 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 mobili, 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.

## 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.

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.



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

\*\*\*

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

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

In conformità a quanto disposto dal comma 4 dell'art. 201 C.d.S., le spese relative alle attività affidate a terzi rientrano tra quelle di accertamento e, come tali, essendo possibile una quantificazione analitica dei costi, si può determinare il corrispettivo da riconoscere al soggetto appaltante ed eventualmente da porre a carico, in misura proporzionale, al trasgressore.

Tuttavia, le spettanze da elargire all'aggiudicatario dell'appalto di locazione dell'apparecchio e dei relativi servizi devono essere rapportate alle disposizioni dell'art. 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 operazioni effettuate o in funzione del tempo di utilizzo delle apparecchiature e non alle sanzioni eventualmente riscosse (6).

## 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.L.vo 196/2003).

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

(6) *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 Codice della strada, 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 obiettivi da perseguire che sono finanziati con i fondi in questione.*



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

\*\*\*

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

- 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 Pubblico Registro Automobilistico o del Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione ed i Sistemi Informativi e Statistici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

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 ovvero di gestione della documentazione video o digitale prodotta dalle apparecchiature di rilevamento della velocità 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:



# *Ministero dell'Interno*

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

\*\*\*

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

- 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 i passeggeri presenti a bordo del veicolo controllato.

### **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 e la memorizzazione di immagini che permettano di identificare le persone che vi si trovano a bordo. Un siffatto tipo di accertamento, infatti, in quanto non indispensabile, si pone in violazione alle norme in materia di riservatezza.



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

\*\*\*

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

Sono, viceversa, compatibili le riprese frontali realizzate con l'ausilio di dispositivi laser 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.

## 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 o di dispositivi di segnalazione luminosa.

Le loro caratteristiche e le modalità di impiego 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 di preavviso e la postazione di controllo a cui si riferisce ma, più genericamente, stabilisce che tale distanza deve essere "adeguata" in modo da garantirne il tempestivo avvistamento, in relazione alla velocità locale predominante. Salvo casi particolari, in cui l'andamento piano-altimetrico della strada o altre circostanze contingenti rendono consigliabile collocarlo ad una distanza maggiore, 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.Esec. C.d.S. per la collocazione dei segnali di prescrizione; tale distanza minima, infatti, consente di garantire il corretto avvistamento del segnale o del dispositivo luminoso da parte degli utenti in transito;



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

\*\*\*

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

- 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 e la postazione non devono essere presenti intersezioni o immissioni laterali di strade pubbliche;
- c) le caratteristiche costruttive dei segnali stradali utilizzabili (forma, colore di fondo, dimensioni dei caratteri, ecc.) sono quelle previste dal Reg. Esec. C.d.S. per i segnali di indicazione; per i dispositivi 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 mobile (7), 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(8) secondo le indicazioni del decreto ministeriale 15 agosto 2007(9).

Per le postazioni mobili possono essere utilizzati segnali collocati in modo permanente sulla strada solo quando la posizione dei dispositivi 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).

Limitatamente alle postazioni mobili 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 del 15 agosto 2007.

- 
- (7) Il comma 1 dell'articolo 4 della legge 168/2002 prescrive che l'installazione o l'utilizzazione dei dispositivi o dei mezzi tecnici di controllo deve essere portata a conoscenza degli utenti della strada. La norma, utilizzando il termine "informazione" e non facendo alcun riferimento alla necessità di una specifica forma di segnalamento o alla collocazione di un segnale stradale previsto dal codice della strada, aveva inteso stabilire che l'avviso della presenza o dell'utilizzazione dei dispositivi potesse essere dato con qualsiasi strumento di comunicazione disponibile e cioè, a titolo esemplificativo, anche attraverso pannelli a messaggio variabile, comunicati scritti o volantini consegnati all'utenza, annunci radiofonici o da parte dei mass-media, ecc. Con l'introduzione del comma 6-bis dell'art. 142 C.d.S., tuttavia, gli strumenti di controllo della velocità devono essere necessariamente presegnalati con l'uso di segnali stradali o pannelli a messaggio variabile, secondo le indicazioni del DM 15.8.2007.
  - (8) 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 mobili.
  - (9) Nelle more della completa attuazione delle disposizioni ministeriali, peraltro, resta ferma la cartellonistica di segnalazione delle postazioni fisse e mobili di controllo della velocità, già collocata sulle strade ed autostrade, purché avente colori, caratteristiche dimensionali e di installazione conformi alle disposizioni regolamentari in materia.
  - (10) 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 mobili dovrebbero essere segnalate con segnali stradali temporanei.



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

\*\*\*

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

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.

## **7.1. Disposizioni per rendere visibili le postazioni di controllo della velocità**

Le postazioni fisse di rilevamento della velocità possono essere rese ben visibili attraverso un'opportuna colorazione delle installazioni in cui sono contenute, ovvero attraverso la collocazione su di esse di un segnale di indicazione dell'organo operante conforme a quello riprodotto dall'art. 125 Reg. Esec. C.d.S..

Le postazioni di controllo mobili possono essere rese ben individuabili ricorrendo, ove possibile, all'impiego di autoveicoli di servizio con colori istituzionali. In alternativa, quando sia utilizzato un veicolo di serie nella disponibilità della Pubblica Amministrazione, la visibilità della postazione può essere garantita con la collocazione sul veicolo o in corrispondenza di esso di un segnale conforme a quello previsto per le postazioni fisse, ovvero facendo uso di un dispositivo supplementare a luce lampeggiante blu di tipo mobile.

## **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 anche i dispositivi di controllo senza effettuare la contestazione immediata nei casi previsti dall'art. 201, comma 1-bis, lett. e), C.d.S., a condizione che il loro impiego avvenga con la presenza e sotto il diretto controllo di dipendenti abilitati allo svolgimento di compiti di polizia stradale.



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

\*\*\*

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

## 8.1 Impiego di operatori nell'attività di controllo

Nei casi indicati all'art. 201, comma 1 bis, lett. e), la condizione della costante presenza di un operatore di polizia stradale può ritenersi soddisfatta quando l'apparecchio di misura è gestito anche da un solo dipendente.

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 dalla L. 1.8.2002, n.168, 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 (11), le violazioni, senza la presenza o l'intervento contestuale dell'operatore di polizia stradale ovvero di mezzi tecnici che mettono in

---

(11) Secondo l'art.4 del D.L. 20.6.2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla L. 1.8.2002, n. 168, 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 omologazione per tale impiego. Ne consegue che se i dispositivi di rilevamento che non hanno ottenuto la suddetta approvazione, possono essere utilizzati solo se gestiti direttamente dagli organi di polizia stradale e nella loro disponibilità.

(12) 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 presidati 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.



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

\*\*\*

## DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

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 (12-13).

I dispositivi di controllo si identificano con gli strumenti tecnici costruiti specificamente per accertare violazioni (quali, a titolo esemplificativo, i misuratori di velocità), mentre i mezzi tecnici di controllo (14) sono costituiti, più genericamente, da tutti gli apparecchi che consentono di controllare il traffico a distanza (videocamere, sistemi digitali di rilevamento del passaggio, ecc.).

L'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 ed omologati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

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

- 
- (13) Occorre precisare, tuttavia, che la disposizione dell'art. 4 L. 168/2002 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.
- (14) 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 all'art. 148 e 176 C.d.S. senza necessità di preventiva 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.
- (15) Il testo del comma 1 dell'art. 4 della legge n. 168/2002 indica chiaramente, richiamando il testo del codice della strada al riguardo, che l'ambito territoriale 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 strade extraurbane principali, quindi, non può riguardare le strade urbane di quartiere e le strade locali, né è possibile interpretare la mancata esplicita esclusione come possibilità di estendere tale disciplina anche alle strade urbane di quartiere e alle strade locali.



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

\*\*\*

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

## 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 possono essere sempre utilizzati, per cui non è necessaria una preventiva ricognizione da parte del prefetto<sup>(15)</sup>. 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.

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<sup>(16)</sup>; 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, L. 168/2002.

Sulle strade di tipo A e B nonché sui tratti di altre strade individuati dal prefetto è sempre consentita la contestazione differita della violazione <sup>(17)</sup>.

---

(16) 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.

(17) 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, comma 1 bis, lettera e) C.d.S.



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

\*\*\*

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

### **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 L. 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.

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.

Infatti, secondo la previsione normativa, 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.



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

\*\*\*

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

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. Infatti, a titolo esemplificativo, la presenza di un traffico molto 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 in cui è possibile il controllo, finalizzato all'accertamento a distanza delle violazioni, è avviato dal Prefetto di iniziativa o 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.



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

\*\*\*

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

## 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 di idonea documentazione fotografica e, ove possibile, di disegni, piantine 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;
- 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 L.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 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.



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

\*\*\*

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

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.

Potrebbe a tale scopo essere utile avvalersi delle Conferenze provinciali permanenti previste dall'art.11 D.L.vo 31 luglio 1999, n. 300 e successive modificazioni, nel cui ambito sono presenti ed operano tutte le componenti interessate alla sicurezza della circolazione stradale.

#### **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 FISSE DI RILEVAMENTO SENZA LA PRESENZA DELL'OPERATORE DI POLIZIA**

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 (18) e precisamente:

(18) *Gli accertamenti delle violazioni di cui all'art. 142 C.d.S effettuati in deroga al principio di contestazione immediata ed in assenza degli organi di polizia stradale possono avvenire, mediante uso di apparecchiature debitamente omologate, solo sulle strade individuate all'art. 4 del D.L. 20.6.2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla L.10.8.2002, n. 168 e con le modalità ivi previste. A tal fine occorre precisare che le disposizioni della lettera f) del comma 1-bis dell'art. 201 C.d.S, così come formulata a seguito delle modifiche apportate dal D.L. 27.6.2003, n. 151, convertito nella L. 1.8.2003, n. 214, pur facendo riferimento solo all'accertamento effettuato con i dispositivi di cui all'art. 4 D.L. 121/2002, non hanno operato una tacita abrogazione, nelle parti non richiamate, del citato art. 4. Infatti, proprio nelle parti dell'art. 4 citato, non richiamate espressamente dall'art. 201 comma 1 bis lettera f) C.d.S, sono individuate le norme di comportamento la cui violazione può essere accertata e contestata con le modalità previste ai commi 1-bis e 1-ter dell'articolo 201 C.d.S. Di conseguenza non si può ritenere che sia consentito il rilevamento, con le modalità prescritte, su ogni tipologia di strada.*



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

\*\*\*

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

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 (19) 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.** Su tutte le 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(20).

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

Si rinvia a: parte I - paragrafi 1, 2 e 3.

## 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.

(19) 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 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 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.

(20) A tal proposito si soggiunge che le strade classificate ai sensi dell'art. 2 comma 2, lett. B e C) C.d.S. 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 della strada stessa. Nell'ipotesi, pertanto, che tali arterie assumano la classificazione di strade urbane di quartiere o strade locali non è ammessa l'installazione di sistemi di rilevamento senza la presenza dell'organo di polizia stradale; viceversa, quando assumono la classificazione di strade urbane di scorrimento, essa è ammessa previa individuazione puntuale da parte del prefetto del tratto di strada ai sensi della legge 1.8.2002, n. 168.



# *Ministero dell'Interno*

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

\*\*\*

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

Se posizionati 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 7.1).

Nel caso in cui gli strumenti di misura siano situati al di sopra della sede stradale, il portale su cui sono installati deve recare segnali ben visibili indicanti la presenza dello strumento di misura della velocità.

## **2. POSTAZIONI MOBILI DI RILEVAMENTO SENZA LA PRESENZA DELL'OPERATORE DI POLIZIA**

Nei casi indicati alle lettere a) e b) del precedente paragrafo 1, possono essere utilizzate anche apparecchiature mobili di rilevamento, purché approvate per tale scopo, funzionanti in modo automatico 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 removibili poste fuori della carreggiata.

Rientrano, infatti, nella categoria degli strumenti di controllo a distanza anche i dispositivi mobili 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 mobile di cui al medesimo paragrafo.

## **3. POSTAZIONI MOBILI DI RILEVAMENTO CON LA PRESENZA DELL'OPERATORE DI POLIZIA**

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



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

\*\*\*

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

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, alternativamente, una delle seguenti condizioni indicate dall'art. 201, comma 1-bis lett. e), C.d.S., e cioè:
  - lo strumento, per caratteristiche tecniche, non consente di accertare la velocità dei veicoli se non dopo che sono transitati davanti alla postazione di controllo<sup>(21)</sup>;
  - sia impossibile fermare il veicolo in tempo utile o nei modi regolamentari<sup>(22)</sup>.

In tali casi, il verbale di contestazione, con richiamo alle disposizioni dell'art. 201, comma 1-bis, lett. e), deve solo indicare le modalità di effettuazione del servizio di controllo che legittimano il mancato fermo immediato del veicolo in eccesso di velocità;

- 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

(21) 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.

(22) 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'obiettivo 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.



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

\*\*\*

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

rispetto della prioritaria esigenza della salvaguardia dell'incolumità degli operatori e dei trasgressori.

Ciò in considerazione dell'indubbia efficacia deterrente della concreta possibilità di applicare eventuali misure sanzionatorie a carico del conducente nella immediatezza della violazione.

#### **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. (23) 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, 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, 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. 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.

(23) 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 costituiscono fonti di prova per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità e l'art. 345 del regolamento di esecuzione al codice della strada.



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

\*\*\*

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

## PARTE IV: ABROGAZIONI

Sono abrogate le precedenti disposizioni in contrasto con quelle contenute nelle presenti istruzioni operative. In particolare sono abrogate quelle contenute nelle seguenti circolari:

### **A) Dipartimento della Pubblica Sicurezza**

- a) circolare n.300/A/56516/144/5/20/3 del 25.8.1995 (Accertamento e contestazione delle violazioni ex art. 142 D.L.vo 30 aprile 1992, n. 285);
- b) circolare n.300/A/53687/144.5.20.3 del 3.6.1998 (Tutela della riservatezza. Invio della documentazione fotografica dell'accertamento della velocità al domicilio del proprietario del veicolo. Problematiche);
- c) circolare n.300/A/24850/144/5/20/3 del 12.12.2000 (Contestazione e notificazione delle violazioni per eccesso di velocità attraverso sistemi di rilevamento);
- d) circolare n.300/A/1/54584/101/3/3/9 del 3.10.2002 (Direttive per l'utilizzazione e l'installazione dei dispositivi e dei mezzi tecnici di controllo del traffico, finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni delle norme di comportamento di cui agli articoli 142 e 148 del D.Leg.vo 30 aprile 1992, n.285 e successive modificazioni ed integrazioni).
- e) circolare n.300/A/1/54585/101/3/3/9 del 3.10.2002 (Articolo 4 del decreto legge 20 giugno 2002, n.121, come convertito e modificato dalla legge 1 agosto 2002, n. 168. Direttive per l'individuazione delle strade sulle quali è possibile installare ed utilizzare i dispositivi ed i mezzi tecnici di controllo del traffico finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni);
- f) circolare n.300/A/1/43252/144/5/20/3 del 30.6.2005 (Dispositivi di misura della velocità dei veicoli ai sensi dell'art. 142, comma 6, del Codice della Strada. Verifiche periodiche di funzionalità);
- g) circolare n.300/A/1/26352/101/3/3/9 del 20.8.2007 (Decreto Legge 3 agosto 2007, n.117 recante modifiche al Codice della Strada. Ulteriori disposizioni operative per garantirne l'immediata applicazione. Quesiti.) limitatamente al punto 2 (decreto interministeriale relativo alle modalità di segnalazione delle postazioni di controllo della velocità);
- h) circolare n. 300/A/1/26352/101/3/3/9 del 20.8.2007 limitatamente al punto 4.3.



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

\*\*\*

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

**B) Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali**

- a) circolare n. 32, prot. M/2103/A del 16.3.1999 (Legge 675/1996 – trattamento dei dati personali – incaricati del trattamento – autovelox);
- b) circolare n. 81, prot. M/2413-12 del 2.8.2000 (Contestazione immediata – sentenza della Corte di Cassazione n. 4010 del 1.2.2000);
- c) circolare n. 24, prot. M/2413 del 13.4.2001 (Contestazione immediata – sentenza della Corte di Cassazione n. 2494 del 14.12.2000);
- d) circolare n. 4/05, prot. M/2413-12 del 26.1.2005 (Art. 201 comma 1ter C.d.S – Accertamento in modo automatico delle violazioni ai limiti di velocità).

IL CAPO DEL DIPARTIMENTO  
PER GLI AFFARI INTERNI E  
TERRITORIALI

Angela Pria

IL CAPO DELLA POLIZIA  
DIRETTORE GENERALE DELLA  
PUBBLICA SICUREZZA

Manganelli