

**Il controllo della velocità'
alla luce della nuova
direttiva interministeriale e
della sentenza della
Cassazione n.10505/2024**

DOTT. FABIO DIMITA

IL NUOVO DECRETO INTERMINISTERIALE

DM 12 APRILE 2024

Allegato A

COLLOCAZIONE DELLE
MODALITÀ DI USO DEI DISPOSITIVI E ATTIVITÀ
COMPLEMENTARI AL CONTROLLO

Allegato B

POSTAZIONI DI
CONTROLLO

IL QUADRO NORMATIVO

Fino al 2002 NON ESISTEVANO REGOLE PRECISE PER L'USO DEGLI APPARECCHI DI CONTROLLO DELLA VELOCITÀ

CON IL D.L. 121 DEL 2002 SI PONGONO LIMITAZIONI PER L'IMPIEGO DI APPARECCHI SENZA LA PRESENZA DEGLI AGENTI E NEL 2003 (D.L. 151) VIENE ADEGUATO L'ARTICOLO 201

CON IL D.L. 117 DEL 2007 VIENE AGGIUNTO IL COMMA 6-BIS ALL'ARTICOLO 142 PER LA VISIBILITÀ E LA SEGNALAZIONE DELLE POSTAZIONI, A CUI SEGUONO IL DM 15 AGOSTO 2007 E LA DIRETTIVA MARONI.

LA LEGGE 120 DEL 2010 IMPONE LA RIPARTIZIONE DEI PROVENTI E PREVEDE UN APPOSITO DM PER DISCIPLINARE LE MODALITA' DI IMPIEGO DEGLI STRUMENTI DI CONTROLLO DELLA VELOCITA' , OLTRE A MODIFICARE IL COMMA 1-TER DELL'ARTICOLO 201 E A VIETARE FORME DI NOLEGGIO A CANONE PROPORZIONALE

NEL 2015 LA CONSULTA INTERVIENE CON LA SENTENZA 113 SULLA NECESSITA' DI VERIFICHE DI TARATURA ALMENO ANNUALI

NEL 2017 VIENE EMANATO IL DM 282 CHE DISCIPLINA LE VERIFICHE DEGLI STRUMENTI E DETTA ULTERIORI DISPOSIZIONI SU SEGNALAZIONE E VISIBILITA' DELLE POSTAZIONI.

DIRETTIVA MINNITI NELL' ANNO 20Q7.

VIENE PUBBLICATO IL DM 30.12.2019 SULLA RIPARTIZIONE DEI PROVENTI DAL QUALE È STRALCIATO L'ALLEGATO B CHE AVREBBE DOVUTO DARE SEGUITO ALL'ART. 25 DELLA LEGGE 120/2010

PUBBLICAZIONE DEL DECRETO 12 APRILE 2024 DI CUI PARLIAMO OGGI

VIENE DEPOSITATA L'ORDINANZA N. 10505/2024, MENTRE SI DISCUTE IL DDLS1086

Ambito applicativo

IL DECRETO NON SI APPLICA ALLE POSTAZIONI FISSE, MOBILI O A BORDO DI VEICOLI IN MOVIMENTO PRESIDATE E PER LE QUALI È EFFETTUATA LA CONTESTAZIONE IMMEDIATA DELLE VIOLAZIONI.

QUINDI SI APPLICA A QUALSIASI POSTAZIONE:

NON PRESIDATA (QUINDI SENZA CONTESTAZIONE) OVVERO ANCHE PRESIDATA MA ORGANIZZATA SENZA UN SERVIZIO DI CONTESTAZIONE IMMEDIATA

Le disposizioni di cui al presente decreto **non si applicano alle postazioni fisse, mobili o a bordo di veicoli in movimento**, definite ai sensi dell'articolo 2, presidiate e per le quali è **effettuata la contestazione immediata delle violazioni**.

L'utilizzo dei dispositivi, delle postazioni e dei sistemi di misurazione della velocità in ogni caso **tiene conto dell'esigenza di evitare duplicazioni, sovrapposizioni o interferenze tra i diversi servizi sul medesimo tratto stradale**.

A

Al fine di garantire omogeneità e uniformità nelle attività di controllo della velocità dei veicoli da parte degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1, del citato decreto legislativo n. 285 del 1992, **si applicano ai dispositivi, alle postazioni di controllo e ai sistemi di misurazione della velocità sia di nuova installazione che già esistenti alla data dell'entrata in vigore del presente decreto.**

Per gli aspetti relativi alle verifiche di funzionalità e di taratura dei dispositivi e dei sistemi impiegati nell'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità, le pertinenti previsioni del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 13 giugno 2017, n. 282.

Restano ferme, altresì, le eventuali prescrizioni e modalità di rilevamento contenute nei provvedimenti di approvazione o di omologazione dei dispositivi o sistemi impiegati

DEFINIZIONI

- d) *dispositivo*: qualsiasi strumento, apparecchiatura o mezzo tecnico di controllo utilizzato per il rilevamento della velocità dei veicoli;
- e) *dispositivo a funzionamento manuale*: dispositivo che, in base alle condizioni di approvazione od omologazione, richiede necessariamente la presenza dell'operatore per l'installazione, il rilevamento e l'accertamento della violazione;
- f) *dispositivo a funzionamento automatico*: dispositivo che, in base alle condizioni di approvazione od omologazione, funziona in modo automatico

h) *postazione di controllo (o postazione)*: l'insieme composto dal dispositivo, o da più dispositivi relativi alla medesima sezione di rilevamento, e dalle altre componenti complementari, quali, in via esemplificativa, protezioni, box, supporti, sostegni, veicoli e operatori degli organi di polizia stradale, necessari per il funzionamento dei dispositivi stessi. La postazione può essere:

1) *mobile*: **quando i dispositivi sono installati in modalità di attivazione temporanea in una postazione, variabile o predeterminata, dell'infrastruttura stradale**; i dispositivi installati in tali postazioni possono essere tenuti in mano dagli operatori di polizia stradale o alloggiati all'interno di veicoli in sosta fuori dalla carreggiata, ovvero collocati su cavalletti o in strutture rimovibili o non poste fuori dalla carreggiata; **per tali dispositivi è necessario il presidio, anche solo a distanza dal dispositivo, da parte degli organi di polizia stradale in fase di accertamento dell'infrazione**;

- 2) **fissa:** quando i dispositivi sono installati in modalità di attivazione permanente in una postazione determinata, collocata in un preciso punto dell'infrastruttura stradale; per tali dispositivi è possibile il funzionamento automatico senza la necessità del presidio degli organi di polizia in fase di accertamento dell'infrazione; rientrano tra le postazioni fisse quelle attrezzate in modo stabile per l'installazione anche solo temporanea dei dispositivi;
- 3) **presidiata:** postazione fissa o mobile presso la quale l'operatore di polizia stradale è presente, anche a distanza dal dispositivo, al fine di controllarne in continuo il funzionamento;
- 4) **non presidiata:** postazione fissa presso la quale non è presente, neanche a distanza, l'operatore di polizia stradale e sono installati dispositivi o sistemi a funzionamento automatico;

- 
- m) modalità di attivazione temporanea: quando i dispositivi sono utilizzati in modo non continuativo in postazioni mobili (variabili o predeterminate) ivi comprese le postazioni a bordo veicolo in movimento; per tale modalità è necessario il presidio, anche solo a distanza dal dispositivo, degli organi di polizia stradale;
 - n) modalità di attivazione permanente: quando i dispositivi sono utilizzati in modo continuativo, sulla base delle esigenze di gestione e manutenzione degli organi di polizia stradale che possono disporre l'impiego anche solo in determinati giorni e in orari limitati, in postazioni fisse; per tale modalità è possibile il funzionamento automatico, senza la necessità del presidio degli organi di polizia in fase di accertamento dell'infrazione.

1) *rilevamento a distanza*: **rilevamento della velocità effettuato con dispositivi o sistemi che consentono l'accertamento della violazione a distanza di spazio o di tempo rispetto al luogo e al momento del compimento della violazione, sulla base dei dati e delle immagini registrate, con contestazione differita;**

- o) *dispositivi a bordo veicolo in movimento*: quando i dispositivi sono installati in modalità di attivazione temporanea a bordo di veicoli per la misura della velocità in maniera dinamica, ovvero “a rilevamento dinamico”; per tali dispositivi è sempre necessario il presidio da parte degli organi di polizia in fase di accertamento dell’infrazione;
- q) *attività di ‘data entry’*: processo, o parte di esso, di inserimento di dati in un dispositivo o sistema elettronico, nonché di inserimento di dati da un file digitale a un altro o da un documento fisico a uno digitale, ovvero di digitalizzazione di dati;
- r) *titolare del trattamento dei dati*: l’amministrazione da cui dipende l’organo di polizia stradale di cui alla lettera c) che procede all’accertamento e che determina i mezzi del trattamento dei dati personali, per il perseguimento delle finalità previste dalla legge ai sensi dell’articolo 4, paragrafo 1, punto 7), del regolamento (UE) 2016/679;

Condizioni per la collocazione delle postazioni di controllo.

1. Le condizioni tecniche per la collocazione delle postazioni sono disciplinate nell'allegato A, che costituisce parte integrante del presente decreto.
2. **Le postazioni fisse sono collocate esclusivamente a seguito di valutazione dell'ente proprietario della strada, anche su richiesta dell'organo di polizia stradale che le utilizza.**

4. Le postazioni fisse o mobili possono essere collocate sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali di cui all'articolo 2, comma 2, lettere A e B, del Codice, nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2002, n. 168.

Per le restanti tipologie di strade le medesime postazioni possono essere collocate esclusivamente sui tratti di strada individuati dal prefetto ai sensi dell'articolo 4 del citato decreto-legge n. 121 del 2002, sia in ambito extraurbano che in ambito urbano.

QUINDI È LECITO RITENERE CHE PER QUELLE
TEMPORANEE O A INSEGUIMENTO SENZA
CONTESTAZIONE IMMEDIATA SI PROCEDA CON UNA
PIÙ RAPIDA VALUTAZIONE DEI REQUISITI DELLA
STRADA IN SEDE DI CONFERENZA PROVINCIALE
PERMANENTE.

PRESCRIZIONI

nel rispetto dell'articolo 11, comma 3, del Codice nonché delle condizioni indicate nell'allegato A di cui al comma 1 del presente articolo ed **esclusivamente per l'ambito extraurbano**, nel rispetto delle caratteristiche geometriche delle infrastrutture stradali. **In ogni caso, la gestione delle postazioni fisse o mobili è riservata esclusivamente agli organi di polizia stradale, in conformità alle disposizioni di cui all'articolo 4 del presente decreto.**

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.
6. La segnalazione e la visibilità delle postazioni di controllo sono disciplinate dal Capo 7 dell'allegato al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 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'articolo 177 del Codice, che deve essere in funzione durante il rilevamento.

COMPETENZA ESCLUSIVA E ORGANIZZATIVA

SOLO SULLE AUTOSTRADE DOVE OPERA LA POLIZIA STRADALE O I FUNZIONARI MIT

SULLE ALTRE TIPOLOGIE DI STRADA ESISTE SOLO LA NECESSITÀ DI:

UN COORDINAMENTO CHE AVVIENE IN SEDE DI **CONFERENZA PROVINCIALE PERMANENTE PER EVITARE SOVRAPPOSIZIONI E GARANTIRE UNA RAZIONALIZZAZIONE E ROTAZIONE NELL'EFFETTUAZIONE DI TALI SERVIZI.**

Utilizzazione delle postazioni fisse o mobili

1. **In conformità a quanto previsto dal decreto del Ministro dell'interno 15 agosto 2017**, le postazioni fisse o mobili e i dispositivi a bordo di un veicolo in movimento, possono essere utilizzati per il rilevamento a distanza delle violazioni esclusivamente:
 - a) sulle strade di tipo A, di cui all'articolo 2, comma 2, del Codice, dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1, lettere a) ed f), del Codice;
 - b) **per tutti gli altri tipi di strada di cui all'articolo 2, comma 2, del Codice, dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1, nel rispetto dei criteri della pianificazione operativa concordata in sede di Conferenza Provinciale Permanente istituita ai sensi dell'articolo 11 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300.**

Al fine di tener conto dell'esigenza di evitare duplicazioni, sovrapposizioni nonché di assicurare che il controllo del rispetto dei limiti di velocità risulti efficace, evitando, nel contempo, la contestuale effettuazione di più rilevamenti sul medesimo tratto di strada o nello stesso arco temporale, nella pianificazione operativa di cui al comma 1, **il prefetto, ferma restando la possibilità di considerare ogni elemento utile per le finalità di cui al presente comma, tiene conto in particolare dei seguenti elementi e obiettivi:**

- a) eventuale presenza anche di postazioni fisse lungo lo stesso tratto di strada;

- b) possibilità di collocare la postazione mobile in condizione di elevata sicurezza, per gli operatori di polizia stradale e per gli utenti della strada, nel tratto stradale oggetto del potenziale controllo;
- c) programmazione, con riferimento alle strade o ai tratti di strade in cui operano diversi organi di polizia stradale, di pianificazioni operative coerenti con le esigenze di coordinamento, funzionalità e razionalizzazione dell'espletamento dei servizi di controllo della velocità, nonché di adeguata ed efficiente ripartizione e rotazione degli stessi.

Competenza e Utilizzazione delle postazioni fisse o mobili

Le postazioni fisse o mobili e i dispositivi a bordo di un veicolo in movimento, di cui all'articolo 3, possono essere utilizzati per il rilevamento a distanza delle violazioni esclusivamente:

- a) sulle strade di tipo A, di cui all'articolo 2, comma 2, del Codice, dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1, lettere a) ed f), del Codice;

b) per tutti gli altri tipi di strada di cui all'articolo 2, comma 2, del Codice, dagli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1, nel rispetto dei criteri della pianificazione operativa concordata in sede di Conferenza Provinciale Permanente istituita ai sensi dell'articolo 11 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300.

Disposizioni transitorie e finanziarie

I dispositivi già installati alla data di entrata in vigore del presente decreto, non conformi ai presupposti e alle prescrizioni contenute nell'Allegato A sono **posizionati secondo le modalità di cui al medesimo allegato A entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto. Decorso il termine di cui al primo periodo, gli stessi sono disinstallati sino all'adeguamento alle disposizioni del presente decreto.**

Parere del Ministero dell' interno e trasporti

Con nota condivisa precisa nel periodo dei 12 mesi previsti dall'art. 6 del decreto interministeriale 11 aprile 2024, e quindi nelle more del riposizionamento dell'autovelox secondo le prescrizioni di detto decreto, i sistemi o dispositivi in uso possono continuare nella loro operatività fino al termine previsto dall'art. 6 in parola. Tuttavia, nell'applicazione di tale deroga si deve tener conto delle prescrizioni contenute nell'art. 4 del decreto legge 20 giugno 2022, n. 121, trattandosi di norma di rango primario già precedentemente in vigore. Pertanto, i dispositivi non conformi alle prescrizioni tecniche di collocazione di cui all'allegato A, potranno essere utilizzati in deroga solo se impiegati sulle strade o tratti di queste che rientrano nelle previsioni del citato art. 4.

ALLEGATO A

CONDIZIONI E INDIVIDUAZIONE DEI TRATTI DI STRADA

Per le strade di tipo C, D, E, E-bis, F e F-bis
ALTERNATIVAMENTE O CONGIUNTAMENTE

A) ELEVATO LIVELLO DI INCIDENTALITÀ NEL QUINQUENNI PRECEDENTE CAUSE DEGLI INCIDENTI STRADALI CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLA VELOCITÀ COME CAUSA PRINCIPALE O CONCAUSA ATTRAVERSO LA PRODUZIONE DI DATI STATISTICI.

B) **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:

1) 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;

- 2) 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;
- 3) 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;

- 4) 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;
- 5) 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;

C) PRESENZA DI **VELOCITÀ OPERATIVE** DEI VEICOLI IN CONDIZIONI DI **NORMALE**
DEFLUSSO, MEDIAMENTE SUPERIORI RISPETTO AI LIMITI DI VELOCITÀ CONSENTITI
E INDICATI IN MODO ADEGUATO CON LA SEGNALETICA STRADALE,

CONDIZIONI TECNICHE PER LA COLLOCAZIONE DELLE POSTAZIONI DI CONTROLLO

COLLOCAZIONE DELLE POSTAZIONI MOBILI SULLE STRADE EXTRAURBANE

La postazione mobile può essere collocata esclusivamente su strade o singoli tratti di strada in cui il limite di velocità imposto dall'ente proprietario ai sensi dell'articolo 142 del codice della strada, **non sia inferiore di oltre 20 km/h rispetto a quello massimo generalizzato previsto per le strade extraurbane dal medesimo articolo 142, comma 1.**

LIMITE IMPOSTO: NONINFERIORE DI 20 KM/H RISPETTO A QUELLO ORDINARIO

DEROGHE: IN PRESENZA CRITICITÀ DI TRACCIATO PLANO-ALTIMETRICO O DI DIMENSIONI DELLA PIATTAFORMA STRADALE.

ESTESA MINIMA:

AUTOSTRADA 200 METRI;

EXTRAURBANA PRINCIPALE 1500 METRI;

EXTRAURBANA SECONDARIA O LOCALE: 500 METRI;

ITINERARIO CICLOPEDONALE EXTRAURBANO: 250 METRI.

DISTANZA MINIMA TRA POSTAZIONE E SEGNALE DI LIMITE DI VELOCITÀ: 1 CHILOMETRO.

DISTANZA MINIMA TRA DUE POSTAZIONI: AUTOSTRADA: 4.000 METRI; EXTRAURBANA PRINCIPALE: 3000 METRI; EXTRAURBANA SECONDARIA, LOCALE O ITINERARIO CICLOPEDONALE EXTRAURBANO: 1000 METRI.

COLLOCAZIONE DELLE POSTAZIONI MOBILI SULLE STRADE URBANE

Strade di tipo D (strade urbane di scorrimento): la postazione mobile può essere collocata 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, 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):
è possibile collocare la postazione mobile **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): è possibile collocare la postazione mobile 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.

La distanza minima tra due diversi dispositivi, sul medesimo tratto stradale, deve essere pari almeno a 1000 metri sulle strade di tipo D e a 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 m.200 per le strade di tipo D (strade urbane di scorrimento) e a m.75 per tutte le altre strade.

COLLOCAZIONE DELLE POSTAZIONI FISSE SULLE STRADE EXTRAURBANE

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 quanto previsto, 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 ciclopedonali 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” (Figura II 50) e “fine limitazione di velocità” (Figura II 71), 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 m.

Il controllo della velocità media è consentito sulle strade di tipo A e B (autostrade ed extraurbane principali) e C (extraurbane secondarie).

La collocazione di sistemi di misurazione della velocità media è possibile a condizione che i tratti oggetto di rilevazione siano:

- a) caratterizzati da una velocità consentita uniforme;
- b) 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.

L'estesa dei tratti sottoposti al controllo della velocità media deve essere pari almeno a 1.000 metri. (Fino ad oggi l'estesa è 500 metri)

Per i cantieri stradali, di durata prevista superiore alla settimana, 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. (DISTANZA DEL CHILOMETRO COME SOPRA RIPORTATA ??????)

Deve intercorrere una distanza di almeno 1 km tra il segnale che impone il limite di velocità e la collocazione del dispositivo, in conformità a quanto previsto dall'articolo 25, comma 2, secondo periodo, ultimo inciso, della legge 29 luglio 2010, n. 120.

COLLOCAZIONE DELLE POSTAZIONI FISSE SULLE STRADE URBANE

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'articolo 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;??????????**

*E' 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)**;

2.4.4. 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**.

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:

- a) 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;
- b) privi di diramazioni e svincoli (ingressi e/o uscite).

L'estesa 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.**

**CASS. CIV. SEZ. II ORD, 18 APRILE 2024 N.
10505**

CONFERMA LA SENTENZA DEL TRIBUNALE DI TREVISO 2046/2021 E QUINDI L'ILLEGITTIMITÀ DEGLI APPARECCHI APPROVATI E NON OMOLOGATI.

IL RIFERIMENTO NORMATIVO È COSTITUITO PER LA CASSAZIONE UNICAMENTE DAL COMMA 6 DELL'ARTICOLO 142 CHE PREVEDE L'USO DI APPARECCHI OMOLOGATI SECONDO IL REGOLAMENTO.

CASSAZIONE LA NORMA REGOLAMENTARE DI RIFERIMENTO E SOLAMENTE L'ARTICOLO 192.

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 m. 200 per le strade di tipo D (strada urbana di scorrimento), e a m.75 per tutte le altre strade.

L'ordinanza

Il Tribunale di Treviso rigettava l'appello con sentenza n. 2046/2021 (pubblicata il 2 dicembre 2021), confermando la legittimità della pronuncia di primo grado, con la quale era stato annullato il verbale opposto, poiché l'accertamento dell'indicata infrazione era avvenuto con la citata apparecchiatura elettronica senza che fosse stata preventivamente omologata ai sensi di legge, non risultando rilevante allo scopo la mera approvazione preventiva di tale mezzo di rilevazione, siccome non equipollente all'omologazione ministeriale, posto che quest'ultima autorizza la riproduzione in serie del prototipo di un apparecchio testato in laboratorio, mentre la semplice approvazione è riconducibile ad un procedimento di tipo semplificato che non richiede la comparazione del prototipo con caratteristiche ritenute fondamentali o previste da particolari previsioni del regolamento.

L'ORDINANANZA.

Per affrontare adeguatamente la specifica tematica che viene in rilievo in questa sede è necessario porre, imprescindibilmente, riferimento alle norme legislative di ordine primario (prevalenti su quelle secondarie e di carattere regolamentare-amministrativo), e, sulla base delle stesse, partire da due argomentazioni indiscutibili:

- la prima è che, letteralmente, l'art. 142, comma 6, c.d.s. parla solo di *"apparecchiature debitamente omologate"*, le cui risultanze – si sottolinea – sono considerate *"fonti di prova"* per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità (la stessa espressione – sempre in funzione della valutazione della legittimità dell'accertamento – si rinviene, peraltro, nell'art. 25, comma 1, lett. a) della legge n. 120/2010, con la quale ne è stato previsto l'inserimento nel comma 1 dello stesso art. 142 c.d.s., con riguardo ai tratti autostradali);

LA CASSAZIONE NON TIENE CONTO DI ALCUNI ASPETTI
FONDAMENTALI E SI LIMITA AD UNA VALUTAZIONE LETTERALE DI UN
COMMA SENZA TENERE CONTO DEL CONTESTO NORMATIVO DI NORME
PRIMARIE.

SI RICORDA CHE L'ARTICOLO 142, COMMA 6, NON HA SUBITO
MODIFICHE SOSTANZIALI DAL 1 GENNAIO 1993

ESISTONO ALTRE NORME COEVE O SUCCESSIVE CHE LA CASSAZIONE NON HA
CONSIDERATO CON LA NECESSARIA ATTENZIONE.

PARTIAMO DALLA NORMA INCRIMINATA

PER LA DETERMINAZIONE DELL'OSSERVANZA DEI LIMITI DI VELOCITÀ SONO CONSIDERATE FONTI DI PROVA LE RISULTANZE DI APPARECCHIATURE DEBITAMENTE OMOLOGATE (... OMISSIS), COME PRECISATO DAL REGOLAMENTO.

QUALE NORMA REGOLAMENTARE RICHIAMA.

ART. 345 - APPARECCHIATURE E MEZZI DI ACCERTAMENTO DELLA OSSERVANZA DEI LIMITI DI VELOCITÀ

COMMA 2 - LE SINGOLE APPARECCHIATURE DEVONO ESSERE APPROVATE DAL MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI. IN SEDE DI APPROVAZIONE È DISPOSTO CHE PER GLI ACCERTAMENTI DELLA VELOCITÀ, QUALUNQUE SIA L'APPARECCHIATURA UTILIZZATA, AL VALORE RILEVATO SIA APPLICATA UNA RIDUZIONE PARI AL 5%, CON UN MINIMO DI 5 KM/H.

L'APPROVAZIONE È PREVISTA DA NORME PRIMARIE

D.L. 121 DEL 2002 – DISPOSIZIONI URGENTI PER GARANTIRE LA
SICUREZZA NELLA CIRCOLAZIONE STRADALE

ARTICOLO 201, COMMA 1 TER, DEL DLGS 285/1992. NEI CASI PREVISTI ALLE LETTERE
B), **F)** E G) DEL COMMA 1-BIS NON È NECESSARIA LA PRESENZA DEGLI ORGANI DI
POLIZIA STRADALE QUALORA L'ACCERTAMENTO AVVENGA MEDIANTE RILIEVO
CON DISPOSITIVI O APPARECCHIATURE CHE SONO STATI OMOLOGATI OVVERO
APPROVATI PER IL FUNZIONAMENTO IN MODO COMPLETAMENTE AUTOMATICO.

OMOLOGAZIONE O APPROVAZIONE

ARTICOLO 45, COMMA 6 DEL CDS – NEL REGOLAMENTO SONO PRECISATI, LE APPARECCHIATURE E GLI ALTRI MEZZI TECNICI ATTI ALL'ACCERTAMENTO E AL RILEVAMENTO AUTOMATICO DELLE VIOLAZIONI ... CHE, PER LA LORO FABBRICAZIONE E DIFFUSIONE, SONO SOGGETTI ALL'APPROVAZIONE OD OMOLOGAZIONE DA PARTE DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI, PREVIO ACCERTAMENTO DELLE CARATTERISTICHE, FUNZIONALI, DI IDONEITÀ E DI QUANTO ALTRO NECESSARIO. NELLO STESSO REGOLAMENTO SONO PRECISATE ALTRESÌ LE MODALITÀ DI OMOLOGAZIONE E DI APPROVAZIONE

La Cassazione, dunque, precisa che l'approvazione è una procedura propedeutica a quella di omologazione e che non si può non prescindere da quest'ultima.

Il ministero dei Trasporti, mediante i pareri dell'8 aprile 2020 e dell'11 novembre 2020, ha affermato che all'interno dell'art. 45, comma 6, del codice della strada e nell'art. 192 del relativo regolamento di esecuzione e attuazione il legislatore impiega i due vocaboli mettendoli in correlazione, con la congiunzione "o", fornendo così un'alternativa.

Approvazione o omologazione vengono dunque considerate attestazioni di pari valore

RIFLESSIONI.....

Il legislatore con l'emanazione dell'art. 4 del d.L. 121/2002, convertito, con modificazioni nella legge n. 168 del 2002, ha previsto che l'uso di dispositivi di rilevamento della velocità automatici senza la presenza dell'organo accertatore, e, più in particolare, la mancata contestazione dell'illecito previsto e sanzionato dall'art. 142 del C.d.s., ove è ammessa lungo le autostrade e strade extraurbane principali, nonché sulle strade extraurbane secondarie e urbane di scorrimento, se così individuate dal prefetto, quali strade sulle quali si rende pericoloso il fermo del veicolo lanciato a velocità eccessiva.

L'art. 201, comma 1 bis, lett. e) del Codice della strada richiama l'utilizzo di dispositivi di controllo con la presenza dell'organo accertatore. Tutti i dispositivi sopra citati sono soggetti alla procedura di approvazione ovvero omologazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Tale ipotesi operativa è richiamata nell'articolo 201, comma 1 bis, lett. f), del Codice della strada.

E' opportuno che la lettura del testo in esame avvenga in coordinamento con quanto disposto dall'articolo 201, comma 1-quater: "In occasione della rilevazione delle violazioni di cui al comma 1-bis, lettera g-bis), non e' necessaria la presenza degli organi di polizia stradale qualora l'accertamento avvenga mediante dispositivi o apparecchiature che sono stati omologati ovvero approvati per il funzionamento in modo completamente automatico..... omissis..... ". e del comma 1-ter dell' art. 201, comma 1 bis del Codice della strada.

Dalla lettura del combinato delle disposizioni sopra richiamate appare evidente come la legittimità dell'utilizzo dei dispositivi automatici per le violazioni elencate sia condizionato all' esito positivo della procedura di omologazione, ovvero approvazione, da parte del Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili secondo le procedure stabilite dal medesimo Ministero in coerenza con quanto previsto in via generale dall'art. 45, comma 6, del Codice della strada

La differenza tra un procedimento di omologazione e uno di approvazione è da ricercarsi unicamente nel fatto che per il primo esistono norme tecniche di riferimento, europee e/o italiane, mentre per il secondo manca tale riferimento. Pertanto, i dispositivi approvati possono essere richiamati a successiva verifica qualora sia emanata una norma tecnica, per valutare la rispondenza degli stessi alle nuove specifiche richieste.

La differenza tra un procedimento di omologazione e uno di approvazione è da ricercarsi unicamente nel fatto che per il primo esistono norme tecniche di riferimento, europee e/o italiane, mentre per il secondo manca tale riferimento. Pertanto, i dispositivi approvati possono essere richiamati a successiva verifica qualora sia emanata una norma tecnica, per valutare la rispondenza degli stessi alle nuove specifiche richieste.

L'iter tecnico- amministrativo è invece identico per ambedue le procedure, e sia l'omologazione, sia l'approvazione, si concludono con un decreto che autorizza il titolare della stessa alla commercializzazione del dispositivo, e nel contempo lo obbliga alla conformità di prodotto rispetto al prototipo depositato all'atto della richiesta di omologazione o approvazione.

La procedura si avvale di una istruttoria tecnico-amministrativa svolta dalla Direzione Generale della sicurezza stradale, **tesa a valutare la validità ed efficienza del prodotto e la sua conformità alle norme tecniche nazionali e comunitarie vigenti al momento dell'esame.** Una volta acquisite tutte le certificazioni necessarie si chiede il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che in qualità di massimo organo tecnico consultivo dello Stato, si pronuncia sul dispositivo proposto valutandone l'efficienza tecnica e la idoneità a svolgere la funzione per la quale è richiesta l'approvazione/omologazione.

SOLUZIONI

Modificare i verbali richiamando l'articolo 142 solo per violazione di norma comportamentale e la legge 168/2002 art. 4, comma 3, in combinato con il comma 1-ter dell'art. 201, comma 1 bis, del Codice della strada, in quanto entrambi richiamano l'utilizzo di dispositivi **omologati o approvati**.

SOLO PER DISPOSITIVI IN POSTAZIONE FISSA ??????

NO.

IN CASO DI CONTENZIOSO??????????

La stessa Ordinanza 10505/ 2024 riconosce una esistente contraddizione sulla interpretazione della normativa in esame nel panorama giurisprudenziale.

Nell' Ordinanza 20193/ 2024 Il controricorrente non offre argomenti per discostarsi da Cass. 10505/2024 (nella memoria depositata in prossimità dell'adunanza camerale, Cass. 10505/2024 è criticata con rilievi che essa ha già respinto).

la legge 168/2002 art. 4, comma 3, in combinato con il comma 1-ter dell'art. 201, comma 1 bis, del Codice della strada, in quanto entrambi richiamano l'utilizzo di dispositivi omologati o approvati. Norme di pari grado e successive all'emanazione dell'art. 142, comma 6. IMPLICITA ABROGAZIONE AI SENSI DELL'ART. 15 DELLE PRELEGGI.

MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA ATTO SENATO 1086

Art. 10.

(Accertamento delle violazioni con dispositivi controllo automatico)

1. Al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, sono apportate le seguenti modificazioni:
 - a) all'articolo 45, comma 6, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, **fermo restando l'obbligo delle verifiche periodiche di funzionalità e di taratura per i dispositivi con funzione metrologica**»;

b)all'articolo 142, dopo il comma6-bis è inserito il seguente:

« 6-ter. Nei casi di accertamento, con le modalità di cui ai commi 6 e 6-bis, di più violazioni dei commi 7, 8, 9 o 9-bis del presente articolo, commesse dallo stesso veicolo in tratti stradali ricadenti **nella competenza del medesimo ente e in un periodo di tempo non superiore a un'ora, si applicano, se più favorevoli, le sanzioni amministrative previste per la violazione più grave aumentate di un terzo.** Il periodo di tempo di cui al primo periodo decorre dal momento in cui è stata commessa la violazione accertata per prima. Si osservano, in quanto compatibili, le disposizioni dell'articolo 198-bis »;

f) all'articolo 201:

1) al comma 1-bis, la lettera g-bis) è sostituita dalla seguente:

« g-bis) accertamento delle violazioni di cui agli articoli 10, 40, comma 11, 61, 62, 72, 78, 79, 80, 141, 143, commi 11 e 12, 146, comma 3, 147, commi 2-bis e 3, 158, limitatamente al divieto di fermata e alla violazione della sosta riservata nei soli casi previsti dall'articolo 7, comma 1, lettera d), 167, 170, 171, 193, 213, 214, 216 e 217, per mezzo di dispositivi o apparecchiature di rilevamento approvate od omologate ai sensi di appositi regolamenti adottati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno.

Art. 170. * Trasporto di persone e di oggetti sui veicoli a motore a due ruote.

Art. 171. * Uso del casco protettivo per gli utenti di veicoli a due ruote.

Art. 71. Caratteristiche costruttive e funzionali dei veicoli a motore e loro rimorchi.

Art. 72. Dispositivi di equipaggiamento dei veicoli a motore e loro rimorchi.

Art. 78. Modifiche delle caratteristiche costruttive dei veicoli in circolazione e aggiornamento della carta di circolazione.

Art. 10. Veicoli eccezionali e trasporti in condizioni di eccezionalità

Con i medesimi regolamenti sono definite le condizioni per l'installazione e l'esercizio dei dispositivi di controllo nonché per l'accesso alle banche di dati necessarie per il loro funzionamento. Per l'accertamento delle violazioni, la documentazione fotografica **prodotta costituisce atto di accertamento, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 13 della legge 24 novembre 1981, n. 689, in ordine alla circostanza che al momento del rilevamento un determinato veicolo, munito di targa di immatricolazione, stava circolando sulla strada »;**

2) il comma 1-quinquies è sostituito dal seguente:

« 1-quinquies. I dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni possono accertare contemporaneamente due o più violazioni tra quelle indicate dal comma 1-bis, se approvati od omologati per l'accertamento e il rilevamento automatico di ciascuna delle violazioni rilevate. In deroga a quanto previsto dal primo periodo, le immagini acquisite mediante dispositivi approvati od omologati possono essere comunque utilizzate dai soggetti di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, **per l'accertamento, mediante il raffronto con banche di dati esterne, di altre violazioni di cui al comma 1-bis, per le quali i dispositivi medesimi non sono stati specificamente approvati od omologati ma le cui immagini sono sufficienti ad accertare che il veicolo stava circolando in assenza dei requisiti per la circolazione previsti dal presente codice** »;

3) dopo il comma 5-bis aggiunto il seguente:

« 5-ter. Fermo restando quanto stabilito dai commi 1 e 1-bis, la contestazione immediata non è necessaria e agli interessati sono notificati gli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1, quando **le violazioni previste dagli articoli 175, commi 2, 7, lettera a), e 9, e 176, commi 1, 2, lettere a) b), 7, 9, 10, 11 e 17, commesse sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali,** in corrispondenza di imbocchi di gallerie, svincoli, interruzioni dello spartitraffico o stazioni di esazione del pedaggio, sono accertate dagli organi di polizia stradale attraverso la semplice visione delle immagini riprese dagli impianti di videosorveglianza che sono installati lungo le strade stesse.

In tali casi, l'accertamento deve essere effettuato direttamente nel momento in cui la violazione viene ripresa dagli impianti di videosorveglianza, con l'acquisizione e conservazione di un filmato avente data e orario certificati in modo contestuale dall'operatore di polizia, oppure deve risultare dalla visione delle registrazioni effettuate nelle ventiquattro ore precedenti al momento dell'accertamento, quando l'orario di effettivo funzionamento è certificato conforme al tempo coordinato universale (UTC). Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, acquisito il parere del Garante per la protezione dei dati personali, sono determinate le modalità di acquisizione e conservazione delle registrazioni delle violazioni accertate.

Le violazioni accertate, che preve dono la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida di cui all'articolo 218, sono segnalate immediatamente agli operatori di polizia eventualmente presenti lungo l'autostrada o la stradaextraurbana principale, al fine di consentire la contestazione della violazione, ove possibile. Qualora tale contestazione non sia stata effettuata, si procede alla notificazione degli estremi della violazione nei termini di cui al comma 1. **Ai dispositivi di videosorveglianza previsti dal presente comma non si applicano le disposizioni dell'articolo 45 ».**

All'articolo 31 del decreto-legge 24 gennaio 2012, n.1, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 marzo 2012, n.27,dopo il comma 2 è inserito il seguente:

« Ai sensi dell'articolo 193 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per l'accertamento della circolazione su strada di veicoli non coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi, l'elenco di cui al comma 2 del presente articolo è aggiornato in modo che i dati dei veicoli immatricolati e privi di assicurazione, di proprietà di soggetti residenti nel territorio comunale, registrati nella banca dati della Direzione generale della motorizzazione, l'accesso alla quale è disciplinato dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 28 settembre 1994,n. 634, siano accessibili ai comuni e ai soggetti di cui all'articolo 12, commi 1 e 2, del citato codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 ».

2) al comma 4-ter, dell' articolo 193 dopo le parole:«con quelli provenienti» sono aggiunte le seguenti: **«dai documentatori automatici di infrazioni semaforiche che abbiano rilevato la violazione di cui all'articolo 146, comma 3, nonché»;**

Grazie per la Vostra Attenzione!



