



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

## 1.2. Dispositivi di accertamento della velocità media

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

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

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

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

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

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



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

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

## 2. APPROVAZIONE DEI DISPOSITIVI

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

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

## 3. CONTROLLO DEGLI STRUMENTI

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

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

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

<sup>(3)</sup> E' consentito comunque l'utilizzo dei dispositivi già commercializzati per i quali non è stato richiesto il rinnovo dell'approvazione.

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



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

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

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

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

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

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

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

---

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

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



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

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 <sup>(6)</sup>.

## 5. GESTIONE DELLE APPARECCHIATURE

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

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

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

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

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

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

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



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

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

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

- a) per le postazioni temporanee, nell'installazione, nella verifica di funzionalità e nel costante controllo del corretto funzionamento dell'apparecchio;
- b) per le postazioni fisse, nella verifica della funzionalità del sistema di controllo e nella sua attivazione o disattivazione, anche a distanza.

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

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

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

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

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

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



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

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

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

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

### 5.3. Quantificazione del corrispettivo in caso di locazione

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

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

### 5.4. Spese di accertamento

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

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



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

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

## 6. PRECAUZIONI A TUTELA DELLA RISERVATEZZA PERSONALE

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

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

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

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

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



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

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

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

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

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

In particolare, deve comunque essere assicurato che:

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

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

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

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

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





# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

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

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

#### 6.4. Riprese frontali

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

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

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

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

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

#### 7. SEGNALAZIONE DELLE POSTAZIONI DI CONTROLLO

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

- a) preventivamente segnalate;
- b) ben visibili.



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

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

## 7.1. Presegnalazione delle postazioni di controllo della velocità.

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

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

- a) il decreto non fissa una distanza minima fra il segnale stradale o il dispositivo luminoso di preavviso e la postazione di controllo a cui si riferisce ma, più genericamente, stabilisce che tale distanza deve essere "adeguata", in relazione alla velocità locale predominante. Salvo casi particolari, in cui l'andamento piano-altimetrico della strada o altre circostanze contingenti rendono consigliabile collocarlo ad una distanza diversa, si può ritenere che tra il segnale o il dispositivo luminoso e la postazione di controllo possa essere "adeguata" la distanza minima indicata, per ciascun tipo di strada, dall'art. 79, comma 3, Reg. per la collocazione dei segnali di prescrizione.
- b) la distanza massima tra il segnale stradale o il dispositivo luminoso che indica la presenza della postazione di controllo e la postazione stessa non può essere superiore a km 4 e tra il segnale o dispositivo e la postazione non devono essere presenti intersezioni o immissioni laterali di strade ad uso pubblico;
- c) le caratteristiche costruttive dei segnali stradali utilizzabili (forma, colore di fondo, altezza dei caratteri in funzione della velocità locale predominante, ecc.) sono quelle previste dal Reg. per i segnali di indicazione; per i 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 temporanea, deve essere fornita attraverso la collocazione di idonei segnali stradali di indicazione, anche a messaggio variabile, che possono essere installati, in via provvisoria o definitiva, ad adeguata distanza dal luogo in cui viene utilizzato il dispositivo di rilevamento <sup>(\*)</sup> secondo le indicazioni del decreto ministeriale 15 agosto 2007.

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



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

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

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

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

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

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

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

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

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

<sup>(10)</sup> L'attività pianificata, se programmata con carattere sistematico dovrà necessariamente assumere una natura non occasionale (es. almeno x giorni la settimana per x mesi o con altra cadenza), assumendo a tal fine importanza prioritaria non tanto la determinazione di un numero "x" di controlli, ma la indicazione dell'intervallo temporale in cui viene effettuata l'attività di controllo. Pertanto, l'effettuazione di un numero "x" di periodi di controlli ripetuti, in un arco temporale definito, fa assumere all'attività di controllo il carattere di sistematicità. Ovvio che più è frequente l'attività meglio credibile risulta anche il segnalamento.

Salvo i casi sopra citati, infatti, l'utilizzazione di segnaletica permanente per segnalare postazioni temporanee, se pur non vietata dalle disposizioni vigenti, risulta non coerente con la tipologia utilizzata e con l'esigenza di credibilità che il messaggio segnaletico deve fornire. Pertanto, salvo i casi sopraindicati, le postazioni temporanee dovrebbero essere segnalate con segnali stradali temporanei.



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

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

Per postazione di rilevamento si deve intendere «l'insieme di tutte le componenti essenziali per il suo funzionamento tecnico, normativo e di protezione che attengono al rilevatore della velocità» – ovvero il rilevatore vero e proprio – i suoi accessori di funzionamento, nonché eventuali protezioni o box all'interno dei quali è collocato lo strumento di misurazione, nonché la segnaletica volta ad assicurare la visibilità della medesima postazione <sup>(1)</sup>.

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

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

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

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

<sup>(1)</sup> Per quanto concerne la visibilità della postazione di controllo, va precisato come tale postazione non deve essere intesa limitatamente alla presenza dei singoli operatori di polizia stradale o di veicoli di polizia, ma deve essere interpretata come l'insieme di tutte le componenti essenziali per il suo funzionamento.



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

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

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

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

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

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

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



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

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

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

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

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

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

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

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



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

## **7.4. Postazioni mobili di rilevamento della velocità**

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

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

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

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

### **8.1 Impiego di operatori nell'attività di controllo**

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

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



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

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

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

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

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

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

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

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

<sup>(15)</sup> La norma intende riferirsi sia all'impiego di dispositivi o mezzi tecnici di controllo che rilevano l'intrazione quando il veicolo è già transitato e che sono presidiali 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.

<sup>(16)</sup> Occorre precisare, tuttavia, che la disposizione dell'art. 4 della l. n. 168/2002, e successive modificazioni, non sostituisce le norme generali del codice della strada in materia di accertamento degli illeciti; piuttosto, la 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.





# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

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

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

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

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

Relativamente alle strade classificate dall'art. 2, comma 2, C.d.S. di tipo A (autostrade) e B (strade extraurbane principali) i dispositivi di controllo a distanza possono essere sempre utilizzati, ragion per cui non è necessaria una preventiva ricognizione da parte del Prefetto <sup>(18)</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.

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

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



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

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>(19)</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 del D.L. 20.6.2002, n.121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1.8.2002, n. 168.

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

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

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

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

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

<sup>(19)</sup> 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.

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



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

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

### 3.1 Elevato livello di incidentalità sul tratto di strada

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

### 3.2 Documentata impossibilità o difficoltà di procedere alla contestazione immediata

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

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

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



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

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

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

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

### 4.1. Richiesta degli organi di polizia stradale

La richiesta dell'organo di polizia stradale deve evidenziare, in particolare:

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

Deve, inoltre, essere allegata la seguente documentazione:

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



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

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

#### **4.2. Parere dell'ente proprietario o concessionario della strada**

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

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

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

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

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

#### **4.3. Emissione del decreto da parte del Prefetto**

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

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



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

## PARTE III MODALITA' DI CONTROLLO E DI CONTESTAZIONE

### 1. POSTAZIONI A FUNZIONAMENTO AUTOMATICO DI TIPO FISSO.

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

- a) **sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali.** L'utilizzazione o l'installazione dei dispositivi o dei mezzi tecnici in argomento è ammessa senza la necessità di una preventiva verifica della possibilità di procedere alla contestazione immediata <sup>(21)</sup> in ragione dell'oggettiva difficoltà di procedere al fermo dei veicoli dei trasgressori da parte di chi svolge attività di vigilanza stradale;
- b) **sugli altri tratti di strada individuati dal prefetto ai sensi dell'art.4 della L. 168/2002.** Sulle altre strade, cioè su quelle classificate dall'art. 2 C.d.S. lettere C e D come extraurbane secondarie ovvero urbane di scorrimento, l'utilizzazione o l'installazione dei predetti dispositivi è sottoposta ad una preventiva valutazione da parte del Prefetto tendente a verificare che, in concreto, sussistano le obiettive ragioni per l'impiego di strumenti di accertamento a distanza delle violazioni, in deroga al principio generale della contestazione immediata sancito dall'art. 200 C.d.S.

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

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



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

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

Si rinvia a: parte I - paragrafi 1, 2 e 3.<sup>(22)</sup>

## **1.2. Presegnalazione della presenza dei dispositivi. Rinvio**

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

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

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

## **2. POSTAZIONI A FUNZIONAMENTO AUTOMATICO DI TIPO TEMPORANEO**

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

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

### **2.1. Presegnalazione della presenza dei dispositivi. Rinvio**

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

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



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

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

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

Occorre, tuttavia, precisare che:

- a) se sono utilizzati in autostrada, sulle strade extraurbane principali e sulle strade indicate nel decreto del Prefetto di cui all'art. 4 L.168/2002, è sempre ammessa la contestazione differita della violazione e, quindi, possono essere impiegati anche senza necessità di motivare le ragioni per le quali non si è proceduto al fermo del veicolo condotto in eccesso di velocità;
- b) se impiegati su altre strade, anche urbane, la contestazione differita della violazione è ammessa solo quando l'apparecchiatura di controllo è utilizzata sotto il diretto controllo di un operatore di polizia e ricorre una delle condizioni indicate dall'art. 201 del C.d.S.<sup>(23)</sup>. In tali casi, il verbale di contestazione, con richiamo alle disposizioni dell'art. 201, deve solo indicare le modalità di effettuazione del servizio di controllo che legittimano il mancato fermo immediato del veicolo in eccesso di velocità<sup>(24)</sup>;
- c) al di fuori delle condizioni di cui ai precedenti punti a) e b), devono essere impiegati in modo da consentire, ove possibile, il fermo immediato del conducente in eccesso di velocità per contestargli direttamente la violazione. In caso di impossibilità di contestazione immediata, il verbale deve indicare in modo preciso i motivi che non hanno consentito tale operazione.

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

<sup>(23)</sup> 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.

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





# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

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

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

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



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

## 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. <sup>(25)</sup> e conformemente ad un consolidato orientamento giurisprudenziale, in caso di accertamento con contestazione immediata la fotografia o la ripresa rappresenta una documentazione ulteriore, ma non indispensabile, ai fini del raggiungimento della piena prova della violazione stessa. Le risultanze fornite dagli apparecchi omologati o approvati coincidono, infatti, con la visualizzazione della velocità sul display degli apparecchi stessi; pertanto, la piena efficacia e la validità della contestazione si realizzano con l'accertamento diretto da parte dell'operatore addetto al controllo.

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

IL CAPO DEL DIPARTIMENTO  
PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI

IL CAPO DELLA POLIZIA  
DIRETTORE GENERALE DELLA  
PUBBLICA SICUREZZA

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

Da "Conca Mario" <conca.mario@pec.consiglio.puglia.it>  
A "protocollo.prefba@pec.interno.it" <protocollo.prefba@pec.interno.it>  
Cc "gabinetto.prefba@pec.interno.it" <gabinetto.prefba@pec.interno.it>  
Data martedì 2 luglio 2019 - 17:00

15

**Re: S.S. 96 - Rilevamento velocità veicoli tramite apparecchiatura "autovelox" da parte del Comune di Grumo Appula - segnalazioni consigliere comunale Mario Conca**

---

Eccellenza,  
in allegato il mio riscontro alla Sua nota Prot. Uscita N.0071274 del 28/06/2019

Distinti saluti  
mario conca

Da : protocollo.prefba@pec.interno.it  
A : conca.mario@pec.consiglio.puglia.it  
Cc :  
Data : Fri, 28 Jun 2019 10:50:03 +0200 (CEST)  
Oggetto : S.S. 96 - Rilevamento velocità veicoli tramite apparecchiatura "autovelox" da parte del Comune di Grumo Appula - segnalazioni consigliere comunale Mario Conca

> Prefettura Bari - Ufficio di Gabinetto - Prot. Uscita N.0071274 del 28/06/2019

---

**Allegato(i)**

nota riscontro Prefetto autovelox SS 96.pdf (546 Kb)

Bari,  
02.07.2019

Oggetto: riscontro nota 26.6.2019 n. 57819

**Spett.le**  
**Prefettura di Bari**

Eccellenza,  
in riscontro alla nota in oggetto significativo quanto segue.

Fermo l'apprezzamento per il riscontro alla mia segnalazione in ordine all'Autovelox presente sulla SS 96, giova segnalare che le informazioni rese dai vari enti partecipanti all'incontro (Comune e ANAS) sono tuttavia incomplete.

In primo luogo i lavori di completamento della strada, cui ANAS ha fatto riferimento, non hanno interessato il limitato periodo di tempo oggetto dell'ordinanza n. 41 e la limitazione di velocità, fissata in 40 Km/h, è stata imposta sul tratto di strada in questione già da molto tempo prima. Infatti quel cantiere è bloccato da anni per via dei contenziosi, come potrà evincere dalla foto n. 2 che Le riporto in calce. Un limite che, peraltro, alla data del 30.6.2019 ANAS avrebbe dovuto rimuovere e che invece permane.

Né detta società ha fornito spiegazioni in ordine alla ragionevolezza del limite imposto, una volta che l'articolo 142, comma 2, del Codice della Strada consente agli enti proprietari della strada di fissare un limite di velocità inferiore a quelli di cui al precedente comma 1 per ragioni temporanee, con conseguente obbligo di riportare il limite a quello ordinario alla cessazione delle cause che hanno determinato la riduzione, e comunque per il solo scopo di meglio tutelare la sicurezza della circolazione e la tutela della vita umana. Vuol dirsi cioè che ANAS non solo non ha dato atto che detta limitazione non può considerarsi temporanea, ma soprattutto non ha argomentato in ordine alla ragionevolezza del limite, poiché in realtà tale drastica riduzione non garantisce la maggiore sicurezza, ma finisce al contrario per essere causa di incidenti dovuti alle brusche frenate ad opera dei conducenti dei veicoli. All'uopo le basterà verificare tramite gli organi di polizia i numerosissimi tamponamenti che si sono verificati e che hanno fatto registrare notevoli danni a cose e persone. Le segnalo, a tal proposito, il limite di 70 Km/h posto all'altezza di Torre A Mare sulla SS 16 direzione Foggia, dove proprio la presenza di autovelox mobili aveva creato gravi incidenti sì che detti autovelox da anni non vengono più installati al fine di tutelare la pubblica incolumità.

Né il cartello stradale "Controllo elettronico della velocità", cui si fa riferimento nella nota (riferimenti fotografici n. 1 e 3), consente di

ridurre gradualmente la velocità, e ciò non solo perché scarsamente visibile (le dimensioni sono molto ridotte e per questo illeggibili in corsa), ma anche perché i segnali stradali e i dispositivi di segnalazione luminosi devono essere installati con adeguato anticipo rispetto al luogo ove viene effettuato il rilevamento della velocità in relazione alla velocità locale predominante, in modo da garantirne il tempestivo avvistamento. Trattasi peraltro di segnale permanente, che non avrebbe potuto essere apposto poiché manca la preventiva pianificazione coordinata, nonché privo di stilema raffigurante il casco nero come prescritto dalla vigente normativa e utilizzato su altri tratti di strada, tra cui quello rappresentato nella foto n. 4. Percorrendo quotidianamente la predetta strada, posso dichiarare, nella mia qualità di pubblico ufficiale, che mi è capitato di vedere addetti in borghese, auto non di servizio e giammai un lampeggiante acceso. Solo per questa motivazione tutti i verbali elevati dovrebbero essere annullati d'ufficio.

Ma vi è di più.

La circolare del Ministero dell'Interno 21.7.17 citata stabilisce espressamente che per le strade extraurbane secondarie, quali quella di specie, è necessaria l'autorizzazione prefettizia da emettere sentiti gli organi di polizia stradale e su parere conforme dell'ente proprietario della strada (pag. 21 e ss). Detto decreto deve contenere la valutazione in ordine all'elevato livello di incidentalità ed alla documentata impossibilità di procedere alla contestazione immediata per le ragioni strutturali della strada.

Il passaggio della circolare riportato nella nota che riscontro è quindi riferito alla fase di contestazione non immediata e di notifica della violazione, consentendo l'art. 201 CdS la contestazione differita da parte degli organi di polizia municipale in presenza di apparecchiature omologate presidiate dagli agenti. Altro è diverso è il regime autorizzatorio all'installazione dell'autovelox, installazione che deve necessariamente essere preceduta dalle valutazioni e dal decreto di cui innanzi come chiaramente statuito nella medesima circolare.

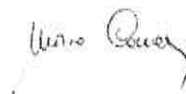
Nella Sua nota di riscontro non ha fatto menzione all'utilità della piazzola di sosta di cui Le avevo rappresentato. Ripropongo il quesito: una piazzola può essere occupata per un'intera giornata, venendo meno alla sua funzione di fermata temporanea o d'emergenza?

Restando quindi in attesa di ulteriori approfondimenti e chiarimenti in ordine a quanto qui esposto, non posso che reiterarle l'invito a far rimuovere quell'autovelox ad horas, in considerazione del fatto che non rispetta le leggi dello Stato e mette in pericolo la pubblica e privata incolumità.

Colgo l'occasione per porgerLe distinti saluti.

Con osservanza

Mario Conca



**Allegati fotografici**

**Foto n. 1 Cartello Stradale senza stilema SS 96 direzione Bari**



**Foto n. 2 Inizio Cantiere senza lavori direzione Matera/Altamura/Gravina**



**Foto n. 3 Cartello Stradale senza stilema SS 96 direzione Matera**



**Foto n. 4 Esempio di Cartello Stradale con stilema sulla SS 7 in direzione Taranto e senza guardrail, posto ad una giusta altezza e ben visibile al guidatore**



Da "posta-certificata@cert.interno.it" <posta-certificata@cert.interno.it>

A "conca.mario@pec.consiglio.puglia.it" <conca.mario@pec.consiglio.puglia.it>

Data martedì 2 luglio 2019 - 17:00

**CONSEGNA: Re: S.S. 96 - Rilevamento velocità veicoli tramite apparecchiatura "autovelox" da parte del Comune di Grumo Appula - segnalazioni consigliere comunale Mario Conca**

---

Ricevuta di avvenuta consegna

Il giorno 02/07/2019 alle ore 17:00:31 (+0200) il messaggio

"Re: S.S. 96 - Rilevamento velocità veicoli tramite apparecchiatura "autovelox" da parte del Comune di Grumo Appula - segnalazioni consigliere comunale Mario Conca" proveniente da "conca.mario@pec.consiglio.puglia.it"

ed indirizzato a: "gabinetto.prefba@pec.interno.it"

è stato consegnato nella casella di destinazione.

Identificativo messaggio: opec292.20190702170027.12766.667.1.68@pec.aruba.it

---

**Allegato(i)**

dati-cert.xml (1 Kb)

smime.p7s (7 Kb)



Da "posta-certificata@cert.interno.it" <posta-certificata@cert.interno.it>  
A "conca.mario@pec.consiglio.puglia.it" <conca.mario@pec.consiglio.puglia.it>  
Data martedì 2 luglio 2019 - 17:00

**CONSEGNA: Re: S.S. 96 - Rilevamento velocità veicoli tramite apparecchiatura "autovelox" da parte del Comune di Grumo Appula - segnalazioni consigliere comunale Mario Conca**

---

Ricevuta di avvenuta consegna

Il giorno 02/07/2019 alle ore 17:00:31 (+0200) il messaggio

"Re: S.S. 96 - Rilevamento velocità veicoli tramite apparecchiatura "autovelox" da parte del Comune di Grumo Appula - segnalazioni consigliere comunale Mario Conca" proveniente da "conca.mario@pec.consiglio.puglia.it" ed indirizzato a: "protocollo.prefba@pec.interno.it"

è stato consegnato nella casella di destinazione.

Identificativo messaggio: opec292.20190702170027.12766.667.1.68@pec.aruba.it

---

**Allegato(i)**

postacert.eml (754 Kb)

dati-cert.xml (1 Kb)

smime.p7s (7 Kb)

16



*Il Prefetto della Provincia di Bari*

Prot.1000/Area Depenalizzazione e AA. Legali

PREMESSO che l'art. 4 del D.L. 20/06/2002 n.121, come convertito con modificazioni dalla lg. 1°/08/2002 n. 168, prevede la possibilità di impiegare dispositivi e mezzi tecnici di controllo del traffico, finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni delle norme di comportamento di cui agli artt.142 (limiti di velocità) e 148 (sorpasso) del C.d.S. sulle autostrade, sulle strade extraurbane principali e sulle altre strade individuate con decreto dal Prefetto;

CONSIDERATO che, conseguentemente, è stata avviata istruttoria per la individuazione di tali strade o tratti stradali nell'ambito di questa provincia, sentendo gli organi di Polizia Stradale di cui all'art. 12 del C.d.S. ed Interessando gli Enti proprietari delle strade per acquisirne il prescritto conforme parere;

VISTE le motivate richieste presentate al riguardo dal Comando Sezione Polizia Stradale di Bari, con nota n.25732/267 in data 24/10/2002 e dal Comando Provinciale Carabinieri di Bari, con nota n. 116/100-33 del 30/10/2002, con cui viene proposta la individuazione di specifici tratti stradali, di proprietà dell'ANAS e dell'Amministrazione Provinciale di Bari;

ACQUISITO su tali proposte, il parere dei predetti Enti proprietari delle strade, i quali, in sede di apposita conferenza di servizio qui tenutasi il giorno 30/10/2002, si sono espressi, ciascuno per la parte di propria competenza, favorevolmente per la individuazione dei tratti stradali riportati nell'allegato prospetto, che forma parte integrante del presente decreto;

RILEVATO, sulla base della documentazione in atti, che le strade indicate nell'allegato prospetto presentano, effettivamente, sia un rilevante tasso di incidentalità, sia condizioni strutturali, plano-altimetriche e di traffico, per le quali appare impossibile o particolarmente difficoltosa l'applicazione degli ordinari moduli operativi, che prevedono il fermo del veicolo del trasgressore e la contestazione immediata della violazione accertata, senza recare pregiudizio alla sicurezza della circolazione, alla fluidità del traffico o alla incolumità degli agenti operanti e dei soggetti controllati;

DATO ATTO che, a questa prima sommaria ricognizione, concentrata sulle proposte pervenute dalla Polizia Stradale e dall'Arma dei Carabinieri e riguardanti tratti di strada delle maggiori arterie che attraversano questa provincia, seguiranno successive ricognizioni, più accurate, del territorio, sulla base anche delle analoghe richieste che stanno man mano pervenendo da parte delle varie Polizie Municipali, in funzione della esigenza di individuare ulteriori tratti di strada da sottoporre a controllo remoto;

VISTA la legge 1° agosto 2002 n. 168 e il D.L.vo 30/04/1992 n.285 e successive modificazioni e integrazioni,





*Il Prefetto della Provincia di Bari*

ALLEGATO AL DECRETO PREFETTIZIO N. 1000/AREA DEPENALIZZAZIONE E AFFARI LEGALI DEL 4/11/2002

	Denominazione della strada e esatta indicazione dei punti di inizio e fine dei tratti stradali interessati	Analisi del traffico	Ente Proprietario
1	SS.16 bis, dal Km.788 al 794 Nord e Sud (Palese). Doppia carreggiata, con curve, ciascuna con due corsie, con idonee piazzole - Strada Extraurbana secondaria.	Traffico sostenuto, misto di mezzi pesanti e auto. Va sottolineato che il tratto compreso tra la progressiva chilometrica 788 e 794 ricade nelle immediate vicinanze del capoluogo	ANAS
2	SS.16, dal Km.811+350 al Km. 813+500 in entrambe le direzioni. Doppia carreggiata con assenza di corsie di emergenza, numerosi accessi laterali - Strada Extraurbana secondaria.	Traffico sostenuto di mezzi pesanti ed auto, frequenti rallentamenti del traffico per l'immissione di veicoli da e per accessi laterali privati, direttamente sulla Statale.	ANAS
3	SS.16 bis (Bisceglie sud - Trani nord) km.757 al 770+900 entrambi i sensi. Doppia carreggiata, ciascuna con due corsie, con idonee piazzole, svincoli di accelerazione ridotti e variazione altimetrica - Strada Extraurbana secondaria.	Traffico sostenuto, misto di mezzi pesanti e auto con prevalenza di queste ultime.	ANAS
4	SS.96, dal Km.81 al Km. 85 (Altamura) entrambi i sensi. Assenza di piazzole idonee, variazione altimetrica, strada stretta, numerosi accessi laterali - Strada Extraurbana secondaria.	Traffico sostenuto, misto di mezzi pesanti e auto. Trattasi di tratto in prossimità dell'abitato di Altamura.	ANAS



*Il Prefetto della Provincia di Bari*

5	SS.96, dal Km.115+200 al 116+400 (prossimità "Primissimo") entrambi i sensi. Zona con limiti di velocità tra 50 e 80 Km/h - Strada Extraurbana secondaria.	Traffico sostenuto, con immissione di veicoli dagli accessi laterali, presenza di molteplici opifici in entrambi i sensi di marcia.	ANAS
6	SS.100, dal Km.10 al 13 entrambi i sensi. Doppia carreggiata, ciascuna con due corsie, con inidonee piazzole, priva di banchina laterale - Strada Extraurbana secondaria.	Traffico sostenuto, misto di mezzi pesanti e auto con prevalenza di queste ultime; formazione di code.	ANAS
7	SP.231 (ex SS.98), dal Km.9+284 al Km.31; dal Km.46 al 65 e dal Km.70 al Km.81+658, per tutti i tratti in entrambe le direzioni - Strada Extraurbana secondaria.	Traffico sostenuto, misto di mezzi pesanti e auto, immissione di veicoli dagli accessi laterali, velocità sostenuta, manovre pericolose.	PROVINCIA

Legge 1° agosto 2002, n. 168

**“Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, recante disposizioni urgenti per garantire la sicurezza nella circolazione stradale”**

pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 183 del 6 agosto 2002

Legge di conversione

Art. 1.

1. Il decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, recante disposizioni urgenti per garantire la sicurezza nella circolazione stradale, è convertito in legge con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.

2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.

Testo del decreto-legge coordinato con la legge di conversione

pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 183 del 6 agosto 2002

(\*) Le modifiche apportate dalla legge di conversione sono stampate con caratteri corsivi

Art. 1.

1. Le disposizioni degli articoli 2 e 8 del decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9, hanno effetto a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto.

2. Le disposizioni dell'articolo 11 del decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9, hanno effetto a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente decreto.

3. All'articolo 152 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo il comma 1-bis, e' inserito il seguente:

“1-ter. Durante la marcia sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali e' obbligatorio l'uso delle luci di posizione, delle luci della targa, dei proiettori anabbaglianti e, se prescritte, delle luci d'ingombro”.

4. L'articolo 12 del decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9, e' abrogato.

Art. 2.

1. Al comma 2, secondo periodo, dell'articolo 173 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, dopo le parole: “viva voce”, sono inserite le seguenti: “o dotati di auricolare purché il conducente abbia adeguate capacità uditive ad entrambe le orecchie”.

Art. 3.

1. Il comma 5 dell'articolo 186 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e' sostituito dal seguente:

“5. Qualora dall'accertamento risulti un valore corrispondente ad un tasso alcoolemico superiore a 0,5 grammi per litro (g/l), l'interessato e' considerato in stato di ebbrezza ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui al comma 2.”.

2. All'articolo 13, comma 1, lettera d), del decreto legislativo 15 gennaio 2002, n. 9, il capoverso 5 e' sostituito dal seguente:

“5. Qualora dall'accertamento, eseguito a norma dei commi 4 e 4-bis, risulti un tasso alcoolemico superiore a 0,5 grammi per litro (g/l), il conducente e' considerato in stato di ebbrezza ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui al comma 2.”.

3. All'articolo 191, comma 3, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, dopo le parole: “o accompagnata da cane guida,” sono inserite le seguenti: “o munita di bastone bianco-rosso in caso di persona sordo-cieca.”.

Art. 4.

1. Sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali di cui all'articolo 2, comma 2, lettere A e B, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1, del medesimo decreto legislativo, secondo le direttive fornite dal Ministero dell'Interno, sentito il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, possono utilizzare o installare dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico, di cui viene data informazione agli automobilisti, finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni alle norme di comportamento di cui agli articoli 142 e 148 dello stesso decreto legislativo, e successive modificazioni. I predetti dispositivi o mezzi tecnici di controllo possono essere altresì utilizzati o installati sulle strade di cui all'articolo 2, comma 2, lettere C e D, del citato decreto legislativo, ovvero su singoli tratti di esse, individuati con apposito decreto del prefetto ai sensi del comma 2.

2. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il prefetto, sentiti gli organi di polizia stradale competenti per territorio e su conforme parere degli enti proprietari, individua le strade, diverse dalle autostrade o dalle strade extraurbane principali, di cui al comma 1, ovvero singoli tratti di esse, tenendo conto del tasso di incidentalità, delle condizioni strutturali, plano-altimetriche e di traffico per le quali non e' possibile il fermo di un veicolo senza recare pregiudizio alla sicurezza della circolazione, alla fluidità del traffico o all'incolumità degli agenti operanti e dei soggetti controllati. La medesima procedura si applica anche per le successive integrazioni o modifiche dell'elenco delle strade di cui al precedente periodo.

3. Nei casi indicati dal comma 1, la violazione deve essere documentata con sistemi fotografici, di ripresa video o con analoghi dispositivi che, nel rispetto delle esigenze correlate alla tutela della riservatezza personale, consentano di accertare, anche in tempi successivi, le modalità di svolgimento dei fatti costituenti illecito amministrativo, nonché i dati di immatricolazione del veicolo ovvero il responsabile della circolazione. Se vengono utilizzati dispositivi che consentono di accertare in modo automatico la violazione, senza la presenza o il diretto intervento degli agenti preposti, gli stessi devono essere approvati od omologati ai sensi dell'articolo 45, comma 6, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

4. Nelle ipotesi in cui vengano utilizzati i mezzi tecnici o i dispositivi di cui al presente articolo, non vi è l'obbligo di contestazione immediata di cui all'articolo 200 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Art. 5.

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

18



Anas SpA Società con Socio Unico  
Cap. Soc. € 2.269.892.000,00 - Iscr. R.E.A. 1024951 - P.IVA 02133681003 - C.F. 60208450587  
Sede Legale: Via Morszambano, 10 - 00185 Roma - Tel. 06 44461 Fax 06 4456224  
Sede Compartimentale: Viale Luigi Einaudi 15 - 70125 Bari - Tel. 080.5091111 - Fax 080.5091437  
Pec: [anas.puglia@postacert.stradeanas.it](mailto:anas.puglia@postacert.stradeanas.it)

Compartimento della Viabilità per la Puglia

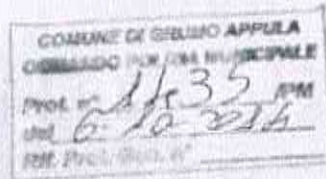
ANASS.p.A



Prot. CBA-0030948-P del 30/09/2014

PREFETTURA DI BARI  
Ufficio territoriale del Governo  
Piazza Libertà 1  
70122 BARI

e p.c.



Al Comando Polizia Municipale  
di Grumo Appula  
Vico Caiano 7 - 70025 Grumo Appula (BA)

Alla Stazione dei Carabinieri  
di Grumo Appula  
Via Salvo D'Acquisto 42  
70025 Grumo Appula (BA)

Alla Comando della Sez. Polstrada  
Polizia Stradale Sez. Bari  
Via Cacudi 3  
70132 San Paolo (BA)

**Oggetto:** S.S. 96 "Barese" - Tronco: Gravina - Bari - Tratto Altamura - Toritto - Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez. tipo "B" del CdS, del tratto compreso tra la fine della variante di Altamura e l'inizio della variante di Toritto - 1° Stralcio dal Km. 93+598 al 99+043.

**Richiesta Decreto Prefettizio - Art. 4 del D.Lgs 121/2002 convertito in Legge n. 168/2002 - per utilizzo autovelox zone di cantiere relativo ai lavori in oggetto S.S. 96 Barese tratto tra il Km. 93 + 598 e 99+043 -**

Questa Società sta realizzando sulla S.S. 96 "Barese", nel tratto ricompreso tra il Km. 93 + 598 e il Km. 99 + 043, lavori di ammodernamento, i quali hanno subito gravi ritardi a causa di inadempienze dell'Impresa Appaltatrice. Attualmente i lavori risultano fermi in quanto l'Impresa Appaltatrice ha sospeso unilateralmente ogni attività produttiva, tanto da aver indotto questo Compartimento ANAS ad avviare la procedura di risoluzione contrattuale.

Il suddetto tratto di cantiere della S.S. 96, ricadente tra il Km. 93 + 598 e il Km. 99 + 043, è attualmente aperto al traffico con carreggiata unica a 2 corsie, 1 per senso di marcia, analogamente alla situazione previgente all'inizio dei lavori. Tuttavia, nonostante il cantiere sia



Certificati ISO 9001:2008 rilasciati da TÜV Italia srl





regolarmente segnalato mediante l'apposizione di segnaletica verticale e orizzontale ed il tratto sia regolato da un limite di velocità di 40 Km./h con divieto di sorpasso, si è ravvisato un frequente comportamento, di una parte dell'utenza stradale, gravemente inosservante delle limitazioni imposte, con conseguente potenziale rischio per la circolazione stradale.

Si precisa che la percezione della presenza del cantiere è concretamente visibile da parte dell'utenza che, tuttavia, in parte si mostra non curante alle limitazioni e segnalazioni imposte.

Atteso che il tratto in questione è da considerarsi cantiere, con la presenza di opere incomplete e di intersezioni a raso con strade secondarie, considerato altresì che i tempi di eliminazione del cantiere e ripresa dei lavori non risultano allo stato attuale prevedibili per la situazione venutasi a creare di cui sopra si è già riferito, si ritiene opportuno che, con l'approssimarsi anche della stagione autunnale, vengano installate postazioni di controllo della velocità mediante l'uso di autovelox quale deterrente efficace ai fini del contenimento delle velocità.

Si chiede pertanto a Codesta Spett.le Prefettura l'emissione di Decreto Prefettizio ai sensi dell'art. 4 D.L. 121/2002 convertito in Legge 168/2002 e nel contempo si invita il Comando di Polizia Municipale di Grumo Appuia, i Carabinieri della Stazione di Grumo Appuia e la Polizia di Bari di esprimere alla Prefettura di Bari, previo accertamento dello stato dei luoghi, la proprie valutazioni al riguardo.

Il Capo Compartimento  
Dott. Ing. Nicola MARZI

**18815**

**CITTÀ DI GRUMO APPULA**  
*Prima di Bari*  
**IV Settore - Polizia Locale**  
*Ufficio di Polizia Stradale - Viabilità - Segnalazioni - Informatica*

Prot. Gen. 14695  
Rif. Prot.:    /PM  
Allegati Nr.    

Grumo Appula 26/11/2014

**OGGETTO: S.S. 96 "Barese" - Lavori di ammodernamento ed adeguamento alla sez. tipo "B" del Cda del tratto compreso tra la fine della variante di Altamura e l'inizio della variante di Toritto - 1° Stralcio dal Km. 93,598 al Km. 99,043 - Richiesta Decreto Prefettizio per utilizzo di autovelox.=**

Spett/le **PREFETTURA DI BARI**  
Ufficio Territoriale del Governo  
Piazza Libertà, 1  
70122 **B A R I**

*COPIA*

e p.c. **ANAS S.p.a.**  
Compartimento Viabilità per la Puglia  
Viale L. Einaudi 15  
70125 - **B A R I**

Sin da prima che la S.S. 96 "Barese" fosse cantierizzata per la esecuzione dei lavori di cui in oggetto, il tratto ricadente nel territorio comunale del Comune di Grumo Appula - che coincide quasi interamente con il primo stralcio dei lavori dal Km. 93,598 al Km. 99,043 - essendo un tratto di strada rettilineo, si prestava ad essere percorso ad eccessiva velocità da parte di quell'utenza stradale gravemente inosservante del limite di 90 Km. orari imposto sulle strade statali. Spesso quel tratto della Statale ha visto la locale Stazione dei Carabinieri e questo Comando di Polizia Municipale impegnati nella rilevazione di sinistri stradali, spesso anche mortali, quasi tutti dovuti alla eccessiva velocità.

Per questo motivi, diverse volte, prima che quel tratto della S.S. 96 fosse interessato dai lavori di ammodernamento, questo Comando di Polizia Municipale ha proposto l'emissione di Decreto Prefettizio per l'utilizzo di apparecchiature autovelox.

Allo stato attuale, considerato che nel tratto interessato, di fatto, è stato ripristinato il vecchio rettilineo con carreggiata unica a due corsie, ma in questo caso ancora più pericoloso considerato che ci si trova in area di cantiere con limite di velocità imposto di 40 km/h, la necessità di controllare la velocità con il sistema autovelox è diventata ancor più improcrastinabile.

Per queste motivazioni, facendo propria la proposta-riciesta dell'ANAS Spa, questo Comando di Polizia Municipale reitera l'istanza di emissione di apposito Decreto Prefettizio di cui all'art. 4 del D. Lgs. 121/2002 convertito in Legge n. 168/2002 per l'utilizzo di apparecchiatura autovelox sul tratto della S.S. 96 area di cantiere.

Distinti Saluti.



**RESPONSABILE DEL IV SETTORE**  
*(Dott. Pietro Tacovelli)*

*[Handwritten signature]*

19

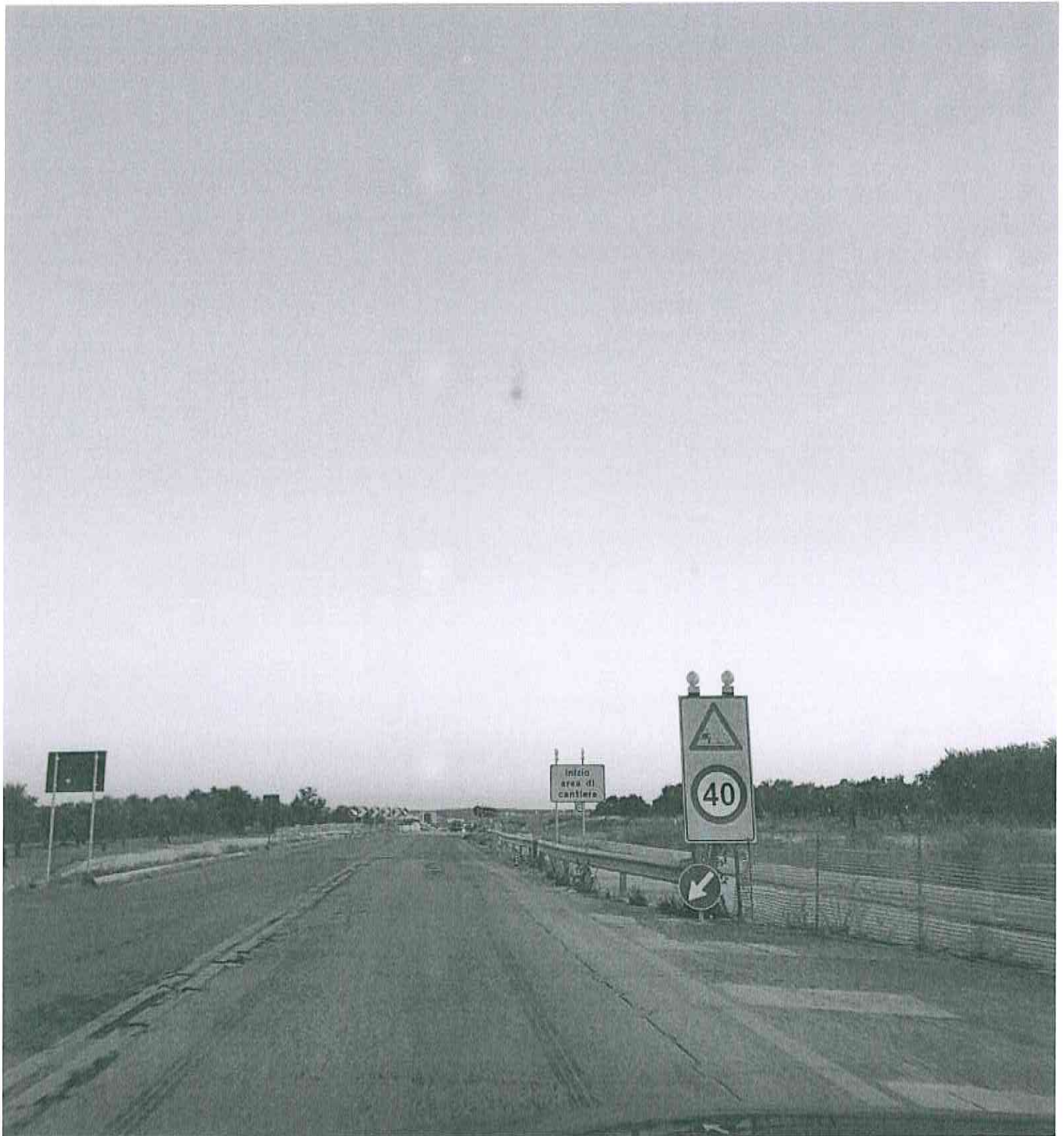






22





LA POLEMICA

# Bari-Matera, autovelox a 40 km ma i Cinque Stelle lo contestano

Il Comune di Grumo, adempiendo a una richiesta dell'Anas, ha già elevato settemila contravvenzioni. La strada è un cantiere pericoloso. Il consigliere regionale Conca accusa: "Così si colpiscono i lavoratori"

di **Gabriella De Matteis**

Dall'inizio del 2018 la polizia municipale ha elevato settemila verbali ad altrettanti automobilisti che non hanno rispettato il limite di velocità di 40 chilometri orari. Ma ora quello dell'autovelox, piazzato sulla statale che da Bari conduce ad Altamura e quindi a Matera, è diventato un vero e proprio caso. La strada, di fatto, è ancora un cantiere. E il controllo elettronico della velocità riguarda proprio uno dei tratti dove l'Anas ha avviato ma non concluso i lavori a causa di un contenzioso con la ditta aggiudicataria.

La polemica per la decisione del sindaco di Grumo Michele D'Atri di installare l'autovelox è particolarmente accesa. E ad alimentarla è soprattutto il consigliere regionale dei Cinque Stelle Mario Conca. Su Facebook lo scambio di battute tra i due è vivace e quotidiano ed i commenti degli automobilisti sono centinaia. Gli agenti della polizia municipale si posizionano nel tratto in questione, su una piazzola di sosta, segnalata dalle strisce gialle, in media, tre volte alla settimana. E quindi gli automobilisti multati sono migliaia perché in quel punto la strada è di fatto ancora un cantiere ed il limite di velocità non può superare i 40 chilometri orari. «Su settemila verbali, abbiamo ricevuto 130 contestazioni. Solo trenta ricorsi sono stati accolti», dice soddisfatto il sindaco di Grumo, Michele D'Atri, eletto con una lista civica, ma vicino al governatore Michele Emiliano. «E' uno strumento con il quale il Comune di Grumo vuole fare cassa per ripianare i debiti fuori bilancio. Vengono multati soltanto automobilisti che vanno al lavoro, di

### La scheda Il cantiere infinito

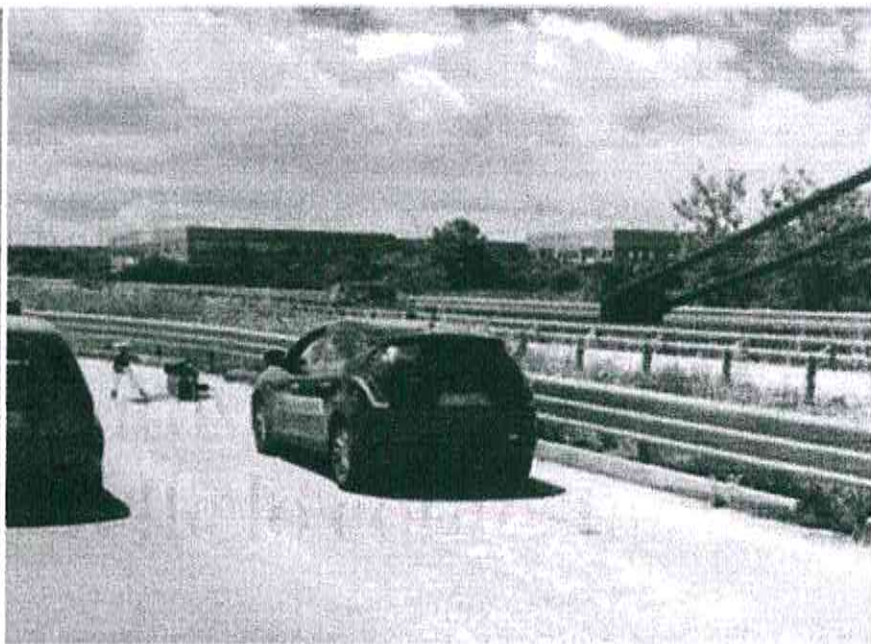
«L'autovelox  
Dall'inizio del 2018 sono stati multati 7000 automobilisti. Il limite di velocità nel tratto in questione è di 40 chilometri orari. La postazione dei vigili è presente tre volte alla settimana



«L'inaugurazione  
Il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli (foto) ad aprile ha inaugurato l'apertura al traffico del tratto della strada statale 96, nove chilometri tra Toritto e Modugno a doppia carreggiata e a quattro corsie



«I cantieri  
La statale 96 è ancora caratterizzata dai lavori in corso. Due i cantieri principali ancora aperti, uno all'altezza di Grumo, l'altro, invece, all'ingresso di Altamura



Altamura o Gravina, ricevo ogni giorno le segnalazioni dei cittadini. Così per un sindaco è troppo facile», commenta invece il consigliere regionale Mario Conca che per tre volte ha scritto alla Prefettura a Bari. La sua tesi è semplice: l'autovelox è illegittimo perché manca l'autorizzazione prefettizia e comunque la presenza della pattuglia della polizia municipale, a suo dire non segnalata, aumenterebbe il rischio di tamponamenti. Il sindaco D'Atri risponde, pubblicando su Facebook, una lettera con la quale nel 2014 è stata l'Anas, proprio per la presenza del cantiere, a chiedere alle forze di polizia un controllo elettronico

«In azione  
L'autovelox posizionato sulla Bari-Matera dal Comune di Grumo. Dall'inizio del 2018 la polizia municipale ha elevato settemila verbali ad altrettanti automobilisti

della velocità. Il tratto in questione è a due corsie su un'unica carreggiata. L'altra, invece, è chiusa, in attesa dell'ultimazione dei lavori. «Il problema - accusa il sindaco - non è l'autovelox ma il fatto che la strada per Altamura è un cantiere infinito. Conca dovrebbe parlare non con me ma con il ministro Toninelli» che il 2 aprile scorso ha inaugurato uno dei tratti della statale dove i lavori sono stati

completati. Il consigliere regionale risponde, assicurando che l'attenzione da parte del ministri e dei parlamentari Cinque Stelle è «massima». Sulla statale che conduce a Matera sono almeno due i cantieri ancora aperti e teatro nelle settimane scorse di due incidenti (uno, nello scontro tra un taxi e un autoarticolato, ha causato tre vittime). Secondo l'Anas i lavori nel cantiere aperto all'altezza di Grumo termineranno all'inizio del 2020, il contratto con la ditta originariamente affidataria del progetto nel 2014 è stato revocato per inadempienze contrattuali.

GIUSEPPE DI CARO



25

9 Venerdì 14 giugno 2019  
info@quotidianodelsud.it

9 REDAZIONE: piazza Mulino, 15  
75100 Matera  
Tel. 0835.256440 - Fax 0835.256468

# ALTA MURGIA

murgo@quotidianodelsud.it

Insorge il consigliere regionale Conca (M5S): «Si fa cassa causando continui incidenti»

## Settemila multe in diciotto mesi

*L'autovelox di Grumo sembra essere una gallina dalle uova d'oro per il Comune*

di FELICE GRIESI

**ALTAMURA** - Settemila sanzioni elevate negli ultimi 18 mesi, per oltre 1 milione di introiti per il Comune di Grumo Appula.

Il consigliere regionale pentastellato, Mario Conca, ritorna sulla questione dell'autovelox installato dal Comune di Grumo nel tratto della Statale 96 che collega Altamura a Bari.

«Ormai non vi è più nessun dubbio -dichiara Mario Conca- l'autovelox mobile che il Comune di Grumo posiziona con frequenza quasi giornaliera sul tratto della Statale 96 è totalmente abusivo ed illegittimo. Hanno elevato 7mila sanzioni negli ultimi 18 mesi per oltre 1 milione di euro; stanno il solo per fare cassa e alla faccia della sicurezza. Ho dato mandato ai miei legali -conclude il consigliere regionale- di depositare esposto alla Procura della Repubblica, finalizzato alla verifica della sussistenza di eventuali reati anche in termini di omissioni di atti d'ufficio».

La questione era stata sollevata dallo stesso Mario Conca all'indomani dell'incidente stradale nel quale persero la vita un tassista barese e due passeggeri brasiliani diretti a Matera, uno dei due era un diplomatico.

Secondo Conca, il Comune di Grumo starebbe ripianando i propri debiti

fuori bilancio, che ammonterebbero a circa 6 milioni di euro, con questo "stragemma", multando quotidianamente tutti gli automobilisti altamurani, gravinesi e materani in transito sulla Statale 96, le previsioni degli introiti derivanti da contravvenzioni del bilancio comunale, per il solo anno 2019 passerebbero da 750mila a 1 milione e 300mila euro.

La questione è stata posta dallo stesso consigliere all'attenzione dell'Anas e al Prefetto di Bari, ma finora nessuno è intervenuto chiedendo al Comune di Grumo di continuare a

perseverare in questa direzione e allo stesso tempo di rimuovere l'autovelox. «Tamponamenti e rallentamenti improvvisi sono all'ordine del giorno, a prescindere dalla presenza dei vigili che, peraltro, sono coperti dall'erba altissima che circonda la piazzola di sosta -conclude Mario Conca nella sua nota- La gente è così traumatizzata che frena comunque. Qualche giorno fa ho inviato una richiesta di accesso agli atti al comune grumese, e per conoscenza al Prefetto, all'Anas, al Ministero e alla Corte dei conti, al fine di verificare il rispetto delle

leggi in materia di utilizzo degli introiti, eventuali danni erariali e copia del decreto autorizzativo rilasciato dal Prefetto per l'installazione della macchina mangiasoldi e mangiapunti».

Pare, infatti, che manchi il decreto prefettizio che è indispensabile e prepedentico al posizionamento del trappolone mobile risana bilanci Anas non può autorizzarne l'uso». Una polemica infinita, quella dell'autovelox del Comune di Grumo, che in vista della stagione estiva promette altre multe e incidenti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'autovelox sulla Statale 96 a Grumo Appula

■ **ALTAMURA** Scelta di civiltà del Comune ufficializzata in Consiglio

## La cittadinanza italiana garantita agli stranieri nati nel Paese

**ALTAMURA** - È stato definito «un atto di civiltà», dall'assessore ai Servizi sociali Annunziata Carrotola, la delibera approvata in Consiglio, con cui il Comune ha attribuito la cittadinanza onoraria ai figli di immigrati nati in Italia.

Un provvedimento che in tanti Comuni italiani hanno già adottato per scatenare la campagna di sensibilizzazione nazionale portata avanti dal comitato "L'Italia sono anch'io", una rete che ha unito sindacati, associazioni di volontariato, organizzazioni

cattoliche e altre istituzioni (Caritas, fondazione Migrantes, Cgil, Dil, Arci, Legambiente, Libera, Emmaus, Comunità di Sant'Egidio, casa editrice Feltrinelli e molti altri soggetti). Il manifesto della campagna "L'Italia sono anch'io", chiede che anche i bambini nati in Italia da genitori stranieri regolari siano considerati cittadini italiani, senza dover attendere il compimento dei 18 anni, e che i lavoratori regolari presenti in Italia da 5 anni abbiano il diritto elettorale amministrativo, poiché le consultazioni locali so-

no il primo strumento di democrazia e responsabilità sociale e politica. «Mentre il governo a trazione leghista di Salvini -si legge in un comunicato stampa a firma di Sinistra in movimento- basia ipocrisamente vangeli e crocifissi ma chiude gli occhi sul tema dell'accoglienza e dello Jus soli, l'Amministrazione tutta, mostra di essere sensibile e coraggiosa ad affrontare l'argomento, insieme ad altri onorevoli Comuni italiani che hanno avviato l'iniziativa, e in armonia con l'orientamento della Regione Puglia».

■ **ALTAMURA** Potenziato il servizio autobus

**ALTAMURA** - Anche per Altamura sono positivi i riscontri del nuovo servizio dei bus navette per l'aeroporto di Bari, con fermata intermedia ad Altamura. Un trasporto già realizzato con un numero decisamente minore di corsa. Tale collegamento è stato potenziato con il servizio che la Regione Basilicata e la Provincia di Matera hanno attivato per Matera capitale

26



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI  
DIREZIONE CENTRALE DELLA FINANZA LOCALE

Ufficio I - Consulenza e studi finanza locale

Consulenza per il risanamento degli enti locali dissestati

TRASMISSIONE TRAMITE PEC

Al Comune di **Grumo Appula (BA)**

Pec: sindaco@pec.comune.grumoappula.ba.it

e. p.c. Alla Prefettura-**UTG di Bari**  
protocollo.prefba@pec.interno.it

Alla Corte dei Conti  
Sezione regionale di controllo per la **Puglia**  
puglia.controllo@corteconticert.it

Oggetto: procedura di riequilibrio finanziario pluriennale. Richieste istruttorie (art. 243-*quater*, comma 2, Tuel). **Comune di Grumo Appula (BA)**.

Si trasmettono, per quanto di competenza, le allegate richieste istruttorie sul Piano di riequilibrio presentato da codesto Comune.

Si rammenta che ai sensi dell'art. 243-*quater*, c. 2 del TUEL, codesto Ente ha il termine di trenta giorni dal ricevimento della presente richiesta per fornire la risposta. In caso di inosservanza del detto termine, si provvederà alla valutazione del Piano di riequilibrio presentato, allo stato della documentazione in atti.

IL DIRETTORE CENTRALE

Min.Int. - DAIT - D.C.F.L. - Archivio\_FL - Prot. Uscita N.0073490 del 05/07/2019

COMUNE DI GRUMO APPULA PROT N. 8895 DEL 05-07-2019 TIPO arrivo

R



# Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO PER GLI AFFARI INTERNI E TERRITORIALI  
DIREZIONE CENTRALE DELLA FINANZA LOCALE  
Ufficio I - Consulenza e studi finanza locale

Consulenza per il risanamento degli enti locali dissestati

## PIANO DI RIEQUILIBRIO FINANZIARIO PLURIENNALE PRESENTATO DAL COMUNE DI GRUMO APPULA (BA)

### Richieste istruttorie (art. 243-quater, comma 2, D.Lgs. n. 267/2000).

Il Comune di Grumo Appula ha aderito alla procedura di riequilibrio finanziario pluriennale con deliberazione di Consiglio Comunale n.33 del 23.06.2016 e, con successiva deliberazione consiliare n.52 del 21.09.2016, ha adottato il piano di riequilibrio finanziario pluriennale della durata di dieci anni (2016/2025) senza richiedere l'accesso al fondo di rotazione. In data 09/12/2016 è stata formulata all'ente una prima richiesta istruttoria, cui l'ente ha dato riscontro in due tranches: il 15/03/2017, trasmettendo un piano di riequilibrio aggiornato e richiedendo l'accesso al fondo di rotazione ex art.243-ter; ed in data 03/07/2017, trasmettendo altra documentazione. Successivamente l'ente, con la deliberazione di Consiglio comunale n.01 del 15 gennaio 2018, dichiarata immediatamente eseguibile, ha manifestato la volontà di riformulare/rimodulare il precedente piano ai sensi dei commi 889 dell'art.1 della legge di bilancio n.205/2017, ma, il 1° marzo 2018, ha adottato la deliberazione consiliare n.2 con la quale ha deliberato la rinuncia ad avvalersi della facoltà di rimodulazione precedentemente espressa.

La presente richiesta istruttoria attiene dunque al piano di riequilibrio aggiornato approvato con la deliberazione di consiglio comunale n.4 del 27 febbraio 2017.

Alla luce della documentazione pervenuta, emerge la necessità di acquisire chiarimenti ed elementi integrativi in relazione alle tematiche di seguito indicate.

Preliminarmente l'Ente riferisca sull'avvenuta sottoposizione o meno del Piano in esame all'organo di revisione contabile ed invii il relativo referto, non rinvenuto in atti, sebbene a pag.5 del piano - punto 1.3 - si dichiari che "l'organo di revisione ha espresso parere favorevole in ordine alla effettiva possibilità del piano di raggiungere il riequilibrio nel periodo considerato", mentre nel testo della deliberazione consiliare n.4/2017 a tale parere non si fa riferimento. Anche a pag.69 del

piano trasmesso si cita il "giudizio favorevole dell'organo di controllo sulla revisione dei residui, confermato nella relazione al presente piano pluriennale": si inviino i pareri e la relazione a cui si fa riferimento. Si trasmetta altresì la nota recante prot. n.227/2018 del responsabile finanziario, citata nella documentazione pervenuta. Chiarisca inoltre l'esatta quantificazione della massa passiva da ripianare con la procedura straordinaria invocata, posto che nella citata deliberazione consiliare n.4/2017 si legge che "è in itinere la quantificazione della massa passiva complessiva.....".

Chiarisca infine la propria definitiva volontà di avvalersi del Fondo di rotazione di cui all'art.243 ter del Tuel, posto che:

-si rinviene la dichiarazione, a pag.73 dell'ultimo Piano presentato, che l'ente non ha la necessità di ricorrere al fondo di rotazione (contrariamente a quanto assunto con la deliberazione di aggiornamento);

-tale misura non è indicata tra quelle da mettere in campo per il ripiano della massa passiva (pag.67 e 68 del piano);

-si rinviene il riferimento all'utilizzo delle somme del fondo di rotazione per finanziare i debiti fuori bilancio riconosciuti nella deliberazione di Consiglio comunale n.52 del 5/12/2018 adottata in riscontro alla deliberazione n.137/2018 della Corte dei Conti, sezione regionale per la Puglia;

-si rinviene la nota prot. n.2500 del 22/02/2019 con la quale si chiede l'anticipazione a valere sul fondo di rotazione, ai sensi dell'articolo 1, comma 960, della legge n.145/2018.

Quanto alla documentazione:

1. Circa il rispetto degli obiettivi di **saldo di finanza pubblica** nel 2017 e 2018, si trasmettano i relativi prospetti e le certificazioni in possesso inviate al MEF.
2. Si attesti se, al momento della risposta al presente rilievo, l'ente si sia avvalso **dell'anticipazione di tesoreria** per il 2019 e, in caso affermativo, anche della eventuale elevazione a 4/12, come consentito da ultimo dall'art.1, comma 906, legge n.345 del 30.12.2018.
3. Si invii la certificazione inerente l'utilizzo dei **fondi a gestione vincolata** nel 2017 e nel 2018, dando evidenza contabile della loro avvenuta ricostituzione.
4. Si integri il prospetto inerente **la capacità di riscossione** (punto 7 del piano) con i dati relativi al 2016 e 2017, desunti dai rendiconti approvati, e al 2018, desunti dal preconsuntivo ove il rendiconto non sia stato ancora definitivamente approvato (all'Ufficio risulta la sola deliberazione di Giunta comunale n.62 del 31/05/2019).
5. Le tabelle di cui al punto 8.2 e 8.3 dello schema istruttorio elaborato dalla Corte dei conti, ed utilizzato dal Comune per la redazione del proprio piano di riequilibrio, inerente **l'anzianità dei**

- residui, devono essere aggiornate e trasmesse, unitamente alla puntuale relazione del responsabile del servizio finanziario, asseverata dal revisore dei conti, sulla vetustà degli stessi e sulla concreta esigibilità del credito e/o pagabilità del debito. Si trasmettano altresì le attestazioni motivate dei responsabili dei servizi competenti in riferimento alle entrate e spese di rispettiva pertinenza, ai fini della valutazione sulla necessità o meno di conservarli in bilancio. È necessario acquisire, inoltre, il provvedimento amministrativo di revisione straordinaria di tutti i residui attivi e passivi conservati in bilancio, come richiesto dalla lettera e) del comma 8 dell'art.243-bis del Tuel e conoscere, a mezzo di relazione illustrativa del responsabile del/dei servizi interessati, l'esito dell'attività di accertamento delle posizioni debitorie aperte con il sistema creditizio e dei procedimenti di realizzazione delle opere pubbliche ad esse sottostanti.
6. Circa le **passività potenziali derivanti da soccombenza nel contenzioso pendente**, l'ente è invitato a fornire aggiornamenti circa la conclusione dell'accordo con la ditta Antinia srl/Avvenire, instaurato con lo scambio di pec in data 26.11.2018.
  7. Con riferimento all'**indebitamento**, si invii la relativa attestazione dell'Organo di revisione, corredata da prospetto riepilogativo come da tabella riportata al punto 11.1 dello schema istruttorio, con riferimento agli esercizi 2015, 2016, 2017 e 2018 (dati da rendiconto).
  8. Aggiornare dal 2017 fino al 2018, i dati (previsione, accertamento e riscossione) con riferimento alla TARI, all'IMU e all'ADDIZIONALE IRPEF. In relazione alla TOSAP e all'imposta comunale sulla pubblicità, si aggiornino i dati dal 2016. Quanto all'unico servizio a domanda individuale erogato, la refezione scolastica, si inviino i dati attestanti la percentuale di copertura del relativo costo con i proventi degli utenti, con riferimento alle annualità 2016, 2017 e 2018 e la previsione di copertura per il 2019.
  9. **Organismi partecipati**: l'Ente è tenuto a trasmettere la deliberazione di cui all'art. 24 del D. Lgs. n.175/2016 (Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica), così come modificato dal d.lgs. n.100/2017, che costituisce l'aggiornamento del piano operativo di razionalizzazione delle società e delle partecipazioni societarie ai sensi dell'art. 1, commi 611 e ss. legge n. 190/2014. Si ricorda che l'adempimento in materia di ricognizione di tutte le partecipazioni possedute ha cadenza annuale. Si provveda pertanto a fornire le informazioni in riferimento alle annualità dal 2016 al 2018, dal momento che nel piano sono riportati solamente i dati del 2015, trasmettendo le relative deliberazioni. Si relazioni altresì sullo stato dei rapporti debito/credito reciproci tra il Comune e le partecipate e in ordine all'adozione del bilancio consolidato.

10. Riguardo alla **spesa degli organi politici istituzionali**, si rileva che il prospetto di cui al punto 15 del piano mostra che le uniche spese sostenute dall'ente sono quelle per le indennità degli assessori. L'ente è invitato ad aggiornare i dati fino al 2018 ed a trasmettere i relativi provvedimenti adottati.
11. Si trasmetta la determinazione del responsabile del servizio competente di costituzione del fondo risorse decentrate relativo al personale dipendente e l'attestazione del rispetto di quanto disposto dal comma 9 lettera a) dell'art.243-bis.

Dall'esame della sezione seconda del Piano, attinente al **Risanamento**, emerge la necessità di acquisire ulteriori informazioni, con riferimento alle seguenti fattispecie:

a) il punto 2 della sezione seconda del piano presentato, a pag.67, descrive genericamente le misure con cui l'ente intende ripianare il disavanzo di amministrazione. Il successivo punto 3 contiene il prospetto del ripiano dei debiti fuori bilancio, quantificati in complessivi €812.821,89; di questi, €214.979,03 derivano da sentenze esecutive e l'ente ne aveva programmato la copertura integrale nell'esercizio 2016; €597.842,86 derivano da acquisizione di beni e servizi senza impegno di spesa, per i quali non è indicata la modalità temporale del pagamento. Inoltre si fa genericamente riferimento alle fonti di copertura di tali debiti, individuate nell'alienazione di beni patrimoniali, nella riscossione di una polizza fidejussoria e nel recupero per azione in danno ex ricovero, prevedendo il realizzo delle risorse necessarie nel 2017; dal che si dedurrebbe il pagamento integrale dei debiti di cui alla lettera e) dell'art.194 Tuel in favore di tutti i creditori, in tale esercizio. Al fine di comprendere come l'ente abbia inteso operare, è necessario che provveda ad indicare esattamente la quantificazione della massa passiva che intende ripianare nel piano di riequilibrio decennale, e a predisporre il prospetto del piano di rientro, con indicazione degli importi nei singoli bilanci annuali e pluriennali e delle percentuali annuali di copertura. L'ente è invitato inoltre a compilare i prospetti contenuti nel punto 2, nel punto 3 e nel punto 10 della seconda sezione dello schema istruttorio elaborato ed approvato dalla Corte dei conti, allegato alla deliberazione **n.5/SEZAUT/2018/INPR** (che si ritiene prendere in considerazione ai soli fini istruttori).

b) l'ente indica il recupero dell'evasione quale misura di risanamento, ma non prospetta i risultati attesi da tale attività. Si provveda alla loro rappresentazione, relazionando in ordine a quelli conseguiti fino ad oggi.

c) si relazioni circa lo stato di tutte le procedure di vendita avviate, concluse e/o da avviare, evidenziando la destinazione dell'eventuale importo riscosso/da riscuotere.

d) con riferimento alle altre attività di riduzione della spesa e di incremento delle entrate, come descritte nel punto 9 della seconda sezione del piano, nonché a pag.89 e seguenti del Piano trasmesso e della nota protocollo del Comune n.8643 del 30/06/2017, si trasmettano le deliberazioni adottate sulla razionalizzazione delle spese e si relazioni sugli sviluppi della realizzazione delle misure proposte (recupero della somma di €466.568,42 derivante dal giudizio incardinato dinanzi al Giudice dell'esecuzione attinente una procedura di espropriazione immobiliare, entrate da autorizzazioni nuovo mercato zona PIRP e quelle derivanti dal nuovo PUG, che ha individuato nuove aree edificabili, internalizzazione del servizio di illuminazioni votiva, ecc.).

Si ricorda che in caso di conferma della richiesta di accedere al fondo di cui all'art.243-ter, oltre ad indicare le modalità temporali dell'utilizzo della detta anticipazione all'interno del prospetto del piano di rientro da compilare, il Comune è obbligato a procedere alla riduzione delle spese per acquisti di beni e servizi, di cui al macroaggregato 03, e alla riduzione dei trasferimenti correnti finanziati con risorse proprie, di cui al macroaggregato 04. Esso è inoltre obbligato a deliberare le aliquote e le tariffe dei tributi locali nella misura massima consentita dalla legge (nel piano a pag.63 vi è la relativa dichiarazione ma essa non è congruente con la documentazione richiamata e trasmessa) ed a rispettare quanto altro disposto dall'art.243-bis, commi 8 lettera g) e 9. in particolare lettera a). E' poi necessario prevedere, dandone chiara evidenziazione contabile, nei bilanci successivi all'esercizio in cui l'erogazione del fondo viene effettuata (presumibilmente 2020), la sua restituzione. L'ente è invitato pertanto, in tale evenienza, a certificare tutto quanto richiesto dalla normativa citata, allegando i provvedimenti adottati.

Si chiede infine di trasmettere:

- il bilancio di previsione 2019/2021, eventualmente assestato, in forma analitica, corredato del parere dell'Organo di revisione;
- il rendiconto esercizio 2018, in forma analitica con il parere del revisore dei conti.

La documentazione che l'ente trasmetterà in risposta, nel termine di 30 giorni dal ricevimento della presente richiesta istruttoria, dovrà essere debitamente sottoscritta dal soggetto da cui promana, previa eventuale adozione dei provvedimenti amministrativi ritenuti necessari e/o utili. Le deliberazioni/determinazioni richieste dovranno essere inviate in copia conforme all'originale.