

Controlli di velocità. Una direttiva per disciplinare il corretto utilizzo dei dispositivi di rilevazione automatica delle violazioni.

Le modalità di utilizzo dei dispositivi di controllo della velocità, che rappresenta una fra le principali cause degli incidenti, è un aspetto particolarmente dibattuto: da una parte gli utenti che, in molti casi, lamentano un utilizzo poco trasparente di autovelox, photo-red, tutor, e tutti gli altri dispositivi utilizzati; dall'altra le forze di polizia, chiamate a mettere in atto un sistema di enforcement in grado di contribuire a diluire l'incidentalità stradale.

In questo contesto, la recente e articolata direttiva del Ministero dell'Interno (Direttiva per garantire un'azione coordinata di prevenzione e contrasto dell'eccesso di velocità sulle strade– prot. 300/A/10307/09/144/5/20/3 del 14 agosto 2009), riorganizza le modalità di servizio e di utilizzo dei misuratori di velocità di ogni ordine e specie, ribadendo l'importanza del coordinamento tra le varie componenti coinvolte.

Nel dettaglio.

1. Obiettivi e criteri di azione

Vengono ribaditi tre obiettivi di fondo:

a) L'azione di contrasto degli organi di polizia stradale deve essere rivolta con prioritaria attenzione ai tratti di strada a maggiore densità di incidente.

b) Necessità di un maggiore coordinamento tra le forze di polizia a livello provinciale, pur nel rispetto delle specificità e dell'autonomia organizzativa di ciascuna delle componenti coinvolte.

c) Necessità di procedere ad una attenta pianificazione che comprenda:

- individuazione dei punti critici di maggiore incidentalità riferita al biennio precedente;
- ricognizione e revisione dell'elenco dei tratti di strada in cui è consentito l'utilizzo di sistemi di controllo remoto delle violazioni
- contestazione immediata solo nei casi in cui sussistano tutte le garanzie per la sicurezza della circolazione e degli operatori
- coordinamento territoriale tra Forze di Polizia e Polizie Locali per evitare contemporanee effettuazioni di rilevazioni sulla stessa tratta

2. Conferenza provinciale permanente

Per garantire il raggiungimento degli obiettivi sopra indicati, viene riaffermata l'azione di coordinamento dei Prefetti, i quali si avvalgono della Conferenza provinciale permanente (art.11 d.l.vo n.300/1999), che raccoglie tutti i soggetti responsabili o referenti in materia di sicurezza stradale.

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

Due volte l'anno le Conferenze provinciali permanenti approveranno un documento riepilogativo, che verrà inviato al Ministero dell'Interno, contenente l'analisi delle rilevazioni effettuate, lo stato della sicurezza sulle strade e l'elencazione delle iniziative adottate.

A questo proposito, si ritiene che gli **Automobile Club** possano candidarsi come importanti interlocutori all'interno delle Conferenze permanenti, ed in particolare all'interno dell'Osservatorio degli incidenti per eccesso di velocità.

L'attività di produzione delle statistiche degli incidenti stradali che ACI svolge insieme all'ISTAT, la pubblicazione annuale sulla "Localizzazione degli incidenti", gli altri progetti che vengono condotti a livello centrale (es. La partecipazione al programma europeo EuroRAP ed al progetto "European Road Safety Atlas" con la mappatura della densità degli incidenti e della mortalità, del rischio rapportato al traffico, della classificazione delle strade in base al livello di sicurezza offerto) rappresentano interessanti opportunità che la Federazione può spendere a livello locale.

3. Modalità operative

La circolare è poi arricchita da un corposo allegato contenente le istruzioni operative per le attività di prevenzione del fenomeno dell'incidentalità dovuta ad eccesso di velocità, con la quale vengono fornite indicazioni relativamente a:

- Dispositivi di misura della velocità (dispositivi, gestione delle apparecchiature, segnalazioni, ecc.)
- Individuazione dei tratti di strada in cui è consentito il controllo a distanza (criteri per la determinazione, individuazione, emanazione del relativo decreto prefettizio)
- Modalità di controllo e di contestazione (postazioni fisse, mobili, con/senza operatore, accertamento diretto)

3.1 Dispositivi di misura della velocità

In base alla vigente normativa l'eccesso di velocità può essere contestato con postazioni fisse (la modalità ordinaria prevede la presenza dell'operatore) o mobili, che accertano la velocità puntuale (es. autovelox) o media (es. tutor), con un margine a favore del trasgressore del 5% (minimo 5 km/h). Tutti gli strumenti utilizzati devono essere approvati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti¹.

¹ Artt. 45 co 6; 142 co 6; 345 Regolamento CdS e decreto ministeriale 28.10.1997.

In base all'art. 142 co 6-bis del CdS le postazioni devono essere preventivamente segnalate attraverso la collocazione di idonei segnali stradali di indicazione, ben visibili, installati in via provvisoria o definitiva². La normativa³ non stabilisce una distanza minima tra il segnale di preavviso e la postazione di controllo, ma fa riferimento al fatto che essa sia "adeguata". L'orientamento del Ministero dell'Interno è quello di considerare adeguata la distanza minima indicata per ciascun tipo di strada dall'art.79 co 3 del regolamento al CdS per i segnali di prescrizione (autostrade e strade extraurbane principali: 250m ; strade extraurbane secondarie e strade urbane di scorrimento: 150m; altre strade: 80m). Con riferimento alla distanza massima, invece, essa non può essere superiore ai 4km.

I temi del **controllo periodico**, della gestione delle apparecchiature e della privacy, sono aspetti che da sempre preoccupano gli utenti. Con riferimento al primo aspetto, la circolare stabilisce che è esclusa la necessità di controllo periodico da parte delle forze dell'ordine, se non è espressamente richiesto dal manuale d'uso del costruttore. In questi casi, sarà cura del costruttore provvedere alle necessarie verifiche periodiche: ad esempio gli apparecchi utilizzati in modalità automatica (senza la presenza dell'operatore) sono sottoposti ad una verifica metrologica periodica almeno annuale al fine di verificare la corretta funzionalità dei meccanismi di rilevazione.

Per quanto attiene alla **gestione delle apparecchiature**, queste devono essere nella completa disponibilità dei Comandi da cui dipendono gli organi accertatori. In sostanza, l'accertamento non può essere delegato a terzi, pena la nullità degli stessi. Inoltre, le forze di polizia devono poter svolgere tutte le funzioni inerenti le attività accertamento: installazioni postazioni mobili, verifica funzionalità, attivazione/disattivazione postazioni fisse, convalida delle immagini prodotte, sottoscrizione dei verbali. Le uniche attività che possono essere affidate a terzi sono quelle di tipo manuale o complementare (es. sostituzione rullini, stampa fotogrammi, predisposizione stampati, ecc.).

In tema di **privacy** la circolare impone agli organi accertatori l'adozione di alcune cautele, tra le quali le più importanti sono:

- memorizzazioni delle immagini solo in caso di infrazione e loro conservazione solo per il tempo strettamente necessario all'applicazione delle sanzioni;
- registrazione continua dei flussi di traffico conservata in forma anonima, senza possibilità di identificare veicoli o persone, soltanto per studi o ricerche sul traffico;
- immagini trattate solo dal personale responsabile degli organi di polizia e dagli incaricati del trattamento e della gestione dei dati;
- divieto di invio delle immagini a domicilio dell'interessato insieme al verbale (la documentazione deve essere disponibile a richiesta del destinatario del verbale);
- esclusione della possibilità di rilevare la velocità in maniera automatica senza contestazione immediata mediante riprese frontali che permettano l'identificazione delle persone che sono a bordo del veicolo.

3.2 Individuazione dei tratti di strada in cui è consentito il controllo a distanza

Le norme in vigore legittimano l'accertamento e la contestazione differita delle violazioni rilevate con i dispositivi automatici di rilevamento delle velocità senza richiedere che l'impossibilità della contestazione immediata sia motivata caso per caso, ma

² Per le postazioni mobili di controllo l'esigenza di informazione preventiva può essere soddisfatta anche attraverso l'impiego di dispositivi luminosi a messaggio variabile installati su veicoli e collocati ad adeguata distanza dalla postazione stessa (cfr. decreto ministeriale 15 agosto 2007).

³ Decreto Ministero dei trasporti di concerto con il Ministero dell'Interno del 15 agosto 2007.

considerandola oggettivamente ed in via presuntiva presente in tutte le fattispecie indicate (art. 4 D.L. 20.62002 n. 121, convertito in L.1.8.2002 n.186 e art 201 co 1-bis CdS).

Nelle autostrade e nelle strade urbane principali i dispositivi di controllo automatico delle infrazioni possono essere sempre utilizzati. Per le strade urbane secondarie e le strade urbane di scorrimento, invece, occorre una preventiva attività di ricognizione del Prefetto, che deve determinare con Decreto i tratti in cui è possibile l'attività di controllo remoto. Con una particolarità: se le strade extraurbane attraversano i centri abitati, assumono automaticamente e funzionalmente la classificazione di strade urbane di scorrimento, urbane di quartiere o strade locali (a seconda della caratteristica funzionale e indipendentemente dall'Ente gestore). Di conseguenza, nell'ipotesi che tali strade assumano la classificazione di strade urbane di quartiere o strade locali, non è consentita l'installazione dei dispositivi.

I tratti di strada sui quali il Prefetto può autorizzare l'utilizzo di dispositivi remoti devono possedere i seguenti criteri:

- elevato livello di incidentalità (occorre una "accurata analisi del numero della tipologia e, soprattutto, delle cause degli incidenti avvenuti nel quinquennio precedente");
- documentata impossibilità o difficoltà (condizioni strutturali, plano-altimetria, traffico)⁴ di procedere alla contestazione immediata. Ciò si verifica, ad esempio, in presenza di più corsie per senso di marcia o di carreggiate separate; gallerie e viadotti; strade con presenza di curve che limitano la visibilità; condizioni di scarsa visibilità legate a fenomeni atmosferici; assenza di spazi idonei per effettuare il fermo del veicolo.

All'emanazione del Decreto il Prefetto perviene o in via autonoma o su segnalazione degli organi di polizia stradale, i quali devono mettere in evidenza i livelli di incidentalità nell'ultimo quinquennio (localizzazione esatta del tratto e studio statistico), le caratteristiche del traffico che insiste sul tratto (analisi del traffico), e le difficoltà operative degli agenti nell'attività di accertamento (relazione). E' richiesto anche il parere dell'Ente proprietario della Strada che, a parere del M; ministero dell'Interno, potrebbe essere acquisito nell'ambito delle Conferenze provinciali permanenti.

3.3 Modalità di controllo e contestazione

Come ricordato c'è una diversa disciplina tra postazioni fisse e postazioni mobili per le attività i accertamento remoto:

Postazioni fisse, senza la presenza dell'operatore

Postazioni FISSE SENZA la presenza di operatore	Sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali (non serve la preventiva verifica della possibilità di procedere alla contestazione immediata) Sui tratti delle extraurbane secondarie o delle urbane di scorrimento individuati dal Prefetto (art.4. L.168/02)
--	--

⁴ Art. 4 co 2 L.168/2002

Postazioni MOBILI SENZA presenza di operatore	<p>Sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali (non serve la preventiva verifica della possibilità di procedere alla contestazione immediata)</p> <p>Sui tratti delle extraurbane secondarie o delle urbane di scorrimento individuati dal Prefetto (art.4. L.168/02).</p> <p>I dispositivi possono essere collocati dentro i veicoli in sosta fuori dalla carreggiata oppure collocati su cavalletti o strutture removibili</p>
Postazioni MOBILI CON presenza di operatore	<p>Su tutte le strade, sia urbane che extraurbane.</p> <p><u>Caso di utilizzo in autostrada, sulle strade extraurbane principali e sulle strade individuate dal Prefetto:</u> è sempre ammessa la contestazione differita (non serve motivare le ragioni per le quali non si è proceduto al fermo del veicolo)</p> <p><u>Caso di utilizzo su altre strade (anche urbane):</u> la contestazione differita è ammessa quando lo strumento utilizzato, per ragioni tecniche non consente di accertare la velocità se non dopo che siano transitati davanti alla postazione di controllo, oppure sia impossibile fermare il veicolo in tempo utile. Il verbale deve contenere questi elementi.</p>
Casi di accertamento DIRETTO con contestazione immediata	<p>Fuori dai casi in cui si rende possibile il controllo remoto con contestazione differita, la circolare ricorda che è sempre opportuno procedere alla contestazione immediata, possibilmente con l'impiego di più unità operative. Anche nella “consapevolezza dell'indubbia efficacia deterrente della concreta possibilità di applicare eventuali misure sanzionatorie a carico del conducente nella immediatezza della violazione”</p>

Da segnalare, infine, che nei casi di **accertamento diretto** con contestazione immediata **non** è richiesta la prova fotografica a supporto della rilevazione effettuata dall'agente (che rappresenta, eventualmente, una documentazione ulteriore). Può succedere, ad esempio, che nel caso di utilizzo di due pattuglie la prima, in base alle osservazioni desunte dal monitor dell'apparecchiatura, avvisi via radio la seconda, posta più avanti, della violazione di un veicolo, in modo che possa essere fermato.

Direzione Studi e Ricerche ACI
27 Agosto 2009