

Autovelox: omologazione dei dispositivi per la rilevazione della velocità

* Simonato Girolamo

L'attività di accertamento della velocità, lungo le arterie stradali, eseguita dalle Forze di polizia stradale, effettuata con l'utilizzo di appositi dispositivi di rilevamento, omologati per la rilevazione della fattispecie di cui all'art. 142 C.d.S., sono stati progettati e costruiti sulla correlazione tra un determinato **spazio** ascritto in due punti specifici di riferimento, nonché del **tempo** percorso dal veicolo controllato.

La **velocità** rilevata, dettata dal comma 1 del già citato art. 142, prevede che ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima non può superare i 130 km/h per le autostrade, i 110 km/h per le strade extraurbane principali, i 90 km/h per le strade extraurbane secondarie e per le strade extraurbane locali, ed i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, previa installazione degli appositi segnali.

Inoltre, in caso di precipitazioni atmosferiche di qualsiasi natura, la velocità massima non può superare i 110 km/h per le autostrade ed i 90 km/h per le strade extraurbane principali. La tematica della velocità e delle sue conseguenze è un argomento molto dibattuto in giurisprudenza e nella legislazione delle normative di comportamento, nonché quella inerenti all'omologazione della strumentazione di rilevamento sanzionatorio.

Considerata la sua importanza si è optato per la seguente suddivisione per argomento:

1. Servizi di polizia stradale
2. Normativa
3. Sentenza della Corte Costituzionale
4. Controlli

Servizi di polizia stradale

La normativa sulla circolazione stradale, prevede che i servizi di polizia stradale si concretizzino nella prevenzione e nell'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale; nella rilevazione degli incidenti stradali; nella predisposizione e l'esecuzione dei servizi diretti a regolare il traffico; nella scorta per la sicurezza della circolazione; nella tutela e il controllo sull'uso della strada.

Gli organi di polizia stradale concorrono, altresì, alle operazioni di soccorso automobilistico e stradale in genere.

Possono, inoltre, collaborare nell'effettuazione di rilevazioni di studi sul traffico.

Su questi fondamenti, il dettato di cui gli **artt. 11 e 12 del Codice della Strada** individuano le attività che vengono svolte nell'abito della circolazione stradale.

Se poniamo degli obiettivi dell'operato, degli addetti, questi potrebbero essere così riassunti: **conoscenza**: chi meglio della professionalità degli appartenenti alle Forze di polizia, i quali quotidianamente svolgono il servizio di polizia stradale, lungo le nostre strade nazionali o locali, apprendono le esigenze con la proficua conoscenza delle problematiche insite della circolazione e della sicurezza stradale. La loro attività professionale si può identificare in una *mission*, infatti, già la presenza della pattuglia in uniforme istituzionale è un'attività di

prevenzione e nello stesso momento un saper conoscere i luoghi dedicati alla circolazione dei veicoli e pedoni;

verifica: l'operato degli appartenenti all'attività di polizia stradale, per la loro professionalità sono in grado di rapportarsi con le istituzioni, a qualsiasi livello e nel contempo anche con i soggetti privati;

accertare: la capacità di questi professionisti è in grado di saper accertare e contestare quanto previsto dalle normative sulla circolazione stradale e nello stesso momento saper testare le nuove tecnologie per migliorare i controlli e i servizi nei confronti dell'utenza.

espletare: il servizio di polizia stradale è sicuramente un valore aggiunto, spesso, non riconosciuto da molti, ma essenziale nel porre in essere una effettiva sicurezza stradale.

Normativa

Nei principi generali del nostro codice della strada (D.lgs., 285/92 e D.P.R. 495/92), la sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato.

La circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulle strade è regolata dalle norme del presente codice e dai provvedimenti emanati in applicazione di esse, nel rispetto delle normative internazionali e comunitarie in materia. Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano ai principi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione; di promuovere l'uso dei velocipedi.

Il **principio informatore della circolazione**, di cui all'**art. 140 C.d.S.**, sancisce che gli utenti della strada devono comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione ed in modo che sia in ogni caso salvaguardata la sicurezza stradale.

I singoli comportamenti, oltre quanto già previsto nei precedenti titoli, sono fissati dalle norme contenute nel titolo V del C.d.S., in particolare l'argomento della velocità, che per la parte sanzionatoria, dei limiti connessi all'eccesso della velocità, si avvale di appositi dispositivi.

È importante la conoscenza della normativa di cui all'art. 142 C.d.S., in particolare il dettato di cui al comma 6 che così prevede:

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

Nel Regolamento di Attuazione al Codice della Strada (D.P.R. 495/92), in particolare all'art. 345, avente ad oggetto: "*Apparecchiature e mezzi di accertamento della osservanza dei limiti di velocità*", si apprende che le apparecchiature destinate a controllare l'osservanza dei limiti di velocità devono essere costruite in modo da raggiungere detto scopo fissando la velocità del veicolo in un dato momento in modo chiaro ed accertabile, tutelando la riservatezza dell'utente.

È importante, anche per il proseguo di questo elaborato, quanto riportato dal comma 2 che così sancisce:

Le singole apparecchiature **devono essere approvate dal ministero dei Lavori pubblici.**

In sede di approvazione è disposto che per gli accertamenti della velocità, qualunque sia l'apparecchiatura utilizzata, al valore rilevato sia applicata **una riduzione pari al 5%, con un minimo di 5 km/h. Nella riduzione è compresa anche la tolleranza strumentale.**

Non possono essere impiegate, per l'accertamento dell'osservanza dei limiti di velocità, apparecchiature con tolleranza strumentale superiore al 5%.

A questo proposito, è importante quanto ascripto nella **Direttiva 21 luglio 2017, prot. n. 300/A/5620/17/144/5/20/3** Ministero dell'interno Dipartimento Pubblica Sicurezza Servizio polizia stradale, emessa al fine di garantire un'azione coordinata delle Forze di Polizia per la prevenzione e il contrasto ai comportamenti che sono le principali cause di incidenti stradali, dove al punto 4 si apprende:

Percentuale di riduzione della velocità 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 [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 effettuata la riduzione pari al 5% della velocità rilevata, con un minimo di 5 km/h, comporta l'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria, che corrisponde al valore finale della velocità rilevata, compresi i valori decimali (es. limite 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).].

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

[6 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.].

Pertanto, il controllo sull'osservanza dei limiti di velocità, effettuato dagli operatori di cui all'art. 11 del C.d.S., ai sensi e per gli effetti dell'articolo 142, comma 6, prevede che l'istituto della contestazione, relativamente all'illecito amministrativo pecuniario, si possa attuare attraverso l'ausilio delle annotazioni cronologiche stampigliate sui biglietti autostradali all'atto dell'emissione e dell'esazione del pedaggio, raffrontandosi tali annotazioni con la distanza tra i caselli di ingresso e di uscita, quale risulta dalle tabelle distanziometriche ufficiali predisposte dagli enti proprietari.

Per la medesima tipologia di accertamento, oggi, con l'avvento del sistema di rilevamento "tutor", il quale è stato progettato, come per gli altri dispositivi di rilevazione delle velocità, calcolando non la velocità istantanea ma bensì la velocità media, la sua funzionalità si attiva mediante la misurazione della velocità iniziale, nella c.d. prima postazione ed una seconda nel passaggio del veicolo sotto il sistema di rilevazione. I dati raccolti dalle due postazioni vengono elaborati da un sistema centrale che calcola la velocità media tenuta da ogni veicolo su quel tratto di strada, sempre concedendo quanto sancito dal comma 2 sopra citato.

Per l'accertamento delle violazioni ai limiti di velocità, le apparecchiature di rilevazione devono essere gestite direttamente dagli organi di polizia stradale e devono essere nella disponibilità degli stessi.

A questo fine, per la gestione degli apparecchi di rilevazione, l'esercizio deve essere svolto in modo diretto da parte degli organi di polizia stradale, come ben evidenziato nella sentenza **Cassazione Civile, sez. II, 30 settembre 2010, n. 20472** che così afferma: "*Dica la Corte Suprema che gli agenti di polizia in servizio sulle strade per le quali non è applicabile la speciale disciplina di cui all'articolo 4 del decreto legge n. 121 del 2002 convertito in legge n. 168 del 2002 (per l'assenza del decreto prefettizio ex articolo 4, comma 2, cit.) possono parimenti procedere al rilevamento della velocità tenuta dai conducenti gli autoveicoli a mezzo apparecchiature elettroniche (autovelox) dagli stessi (agenti) **direttamente gestite** (se pur con l'obbligo della immediata contestazione della velocità vietata, salvo però le eccezioni espressamente previste dall'articolo 201 del codice della strada ed esemplificate dall'articolo 384 del regolamento di esecuzione del codice della strada)*".

La **Corte di Cassazione II Sezione Civile, con Ordinanza n. 13727 del 22.06.2011** è ritornata nella medesima argomentazione riportando nel dispositivo della sentenza quanto segue: " *Questa Corte (Sez. II, 18 gennaio 2010, n. 656) ha già statuito che l'obbligo della preventiva segnalazione dell'apparecchio di rilevamento della velocità previsto, in un primo momento, dall'art. 4 del d.l. n. 121 del 2002, conv. nella legge n. 168 del 2002, per i soli dispositivi di controllo remoto senza la presenza diretta dell'operatore di polizia, menzionati nell'art. 201, comma 1- bis, lett. f), del codice della strada, è stato successivamente esteso, con l'entrata in vigore dell'art. 3 del decreto legge 117_2007, conv. nella l. n. 160 del 2007, a tutti i tipi e modalità di controllo effettuati con apparecchi fissi o mobili installati sulla sede stradale, nei quali, perciò, si ricomprendono ora anche gli apparecchi telelaser **gestiti direttamente e nella disponibilità degli organi di polizia**. L'art. 3 del d.l. n. 117 del 2007 non è nella specie *ratione temporis* applicabile"*

Quindi come si è appurato tutta la strumentazione deve essere preventivamente omologata dal ministero competente, anche come riportato nella Direttiva 21 luglio 2017, prot. n. 300/A/5620/17/144/5/20/3, al punto 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: 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.**

Lo spunto giuridico è connesso alla **sentenza del G.d.P. di Arezzo del 20/01/2020**, con la quale ha menzionato nel dispositivo l'art 192, commi 1 e 2, (D.P.R. 495/92) che affermano:

1. Ogni volta che nel Codice e nel presente regolamento è prevista la **omologazione o la approvazione di segnali, di dispositivi, di apparecchiature, di mezzi tecnici per la**

disciplina di controllo e la regolazione del traffico, di mezzi tecnici per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione, di materiali, attrezzi o quant'altro previsto a tale scopo, di **competenza del ministero dei Lavori pubblici**, l'interessato deve presentare domanda, in carta legale a tale dicastero indirizzandola all'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, corredata da una relazione tecnica sull'oggetto della richiesta, da certificazioni di enti riconosciuti o laboratori autorizzati su prove alle quali l'elemento è stato già sottoposto, nonché da ogni altro elemento di prova idoneo a dimostrare l'utilità e l'efficienza dell'oggetto di cui si chiede l'omologazione o l'approvazione e presentando almeno due prototipi dello stesso. Alla domanda deve essere allegata la ricevuta dell'avvenuto versamento dell'importo dovuto per le operazioni tecnico-amministrative ai sensi dell'articolo 405.

2. L'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale del ministero dei Lavori pubblici **accerta, anche mediante prove**, e avvalendosi, quando ritenuto necessario, del parere del Consiglio superiore dei Lavori pubblici, la rispondenza e la efficacia dell'oggetto di cui **si richiede l'omologazione** alle prescrizioni stabilite dal presente regolamento, e ne omologa il prototipo quando gli accertamenti abbiano dato esito favorevole. L'interessato è tenuto a fornire le ulteriori notizie e certificazioni che possono essere richieste nel corso dell'istruttoria amministrativa di omologazione e acconsente a che uno dei prototipi resti depositato presso l'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale.

È interessante il dettato del citato articolo, che parimenti stabilisce gli elementi per i quali il presente regolamento stabilisce le caratteristiche fondamentali, oppure, particolari prescrizioni. Il ministero dei Lavori pubblici **approva il prototipo** seguendo, per quanto possibile, la procedura prevista dal comma 2.

Nei casi di omologazione o di approvazione di prototipi, il ministero dei Lavori pubblici autorizza il richiedente alla produzione e commercializzazione del prodotto.

Con provvedimento espresso è comunicata al richiedente la eventuale reiterazione dell'istanza.

La omologazione o la approvazione di prototipi è valida solo a nome del richiedente e non è trasmissibile a soggetti diversi.

Per la fabbricazione di elementi non conformi ai prototipi riconosciuti ammissibili dal ministero dei Lavori pubblici, ai sensi del presente articolo, si applica la **sanzione di cui all'articolo 45, comma 9, del Codice**. Può essere disposta, inoltre, la revoca del decreto di omologazione o di approvazione del prototipo.

La citazione di cui all'art. 45 del C.d.S. impone la riflessione di cui alla sentenza della **Corte Costituzionale n. 113/15**

Sentenza della Corte Costituzionale

La Corte Costituzionale, con la **sentenza n. 113 depositata il 18 giugno 2015**, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'art. 45, comma 6, del C.d.S., *"nella parte in cui non prevede che tutte le apparecchiature impiegate nell'accertamento delle violazioni dei limiti di velocità siano sottoposte a verifiche periodiche di funzionalità e di taratura"*.

In base ai principi fissati dal Ministero delle Infrastrutture nel 2005, ad integrazione del d.m. del 29 ottobre 1997, ed in particolare nel **documento Prot. n. 1341/2005 del 27 giugno 2005** così si esprimeva: *"In conclusione, e con riferimento alle motivazioni in base alle quali è stata emessa la sentenza, si esprime l'avviso che esse non siano condivisibili; quali che siano le affermazioni di principio, peraltro corrette, resta il fatto che in Italia, in assenza di norme comunitarie vincolanti, valgono le disposizioni normative nazionali, dettate dall'art. 45 del Nuovo Codice della Strada (D.lgs. 30 aprile 1992 n. 285), dagli artt. 192 e 345 del*

Regolamento di Esecuzione e di Attuazione del Nuovo Codice della Strada (D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495), e dal D.M. 29 ottobre 1997”.

Pertanto, ritornando alla sentenza della Corte Costituzionale, la quale ha accolto la tesi della incostituzionalità, esprimendosi : “*In definitiva, se «**il giudizio di ragionevolezza** [di questa Corte], lungi dal comportare il ricorso a criteri di valutazione assoluti e astrattamente prefissati, si svolge attraverso ponderazioni relative alla proporzionalità dei mezzi prescelti dal legislatore nella sua insindacabile discrezionalità rispetto alle esigenze obiettive da soddisfare o alle finalità che intende perseguire, tenuto conto delle circostanze e delle limitazioni concretamente sussistenti»* (sentenza n. 1130 del 1988) e se la prescrizione dell’art. 142, comma 6, del codice della strada nella sua astratta formulazione risulta immune dai richiamati vizi di proporzionalità, la prescrizione **dell’art. 45 del medesimo codice**, come costantemente interpretata dalla Corte di cassazione, **si colloca al di fuori del perimetro della ragionevolezza**, finendo per comprimere in modo **assolutamente ingiustificato la tutela dei soggetti sottoposti ad accertamento**”, e affermando di seguito che il bilanciamento dei valori in gioco realizzato in modo non implausibile nel vigente art. 142, comma 6, del codice della strada trasmoda così nella irragionevolezza, nel momento in cui il diritto vivente formatosi sull’art. 45, comma 6, del medesimo codice consente alle amministrazioni preposte agli accertamenti di evitare ogni successiva taratura e verifica. Dunque, l’art. 45, comma 6, del d.lgs. n. 285 del 1992, come interpretato dalla consolidata giurisprudenza della Corte di cassazione, **deve essere dichiarato incostituzionale in riferimento all’art. 3 Cost.**, nella parte in cui non prevede che tutte le apparecchiature impiegate nell’accertamento delle violazioni dei limiti di velocità siano sottoposte a verifiche periodiche di funzionalità e di taratura.

Da non dimenticare che successivamente alla citata sentenza, la **Direttiva 21 luglio 2017, prot. n. 300/A/5620/17/144/5/20/3**, attinente alla tematica di cui all’oggetto, ha previsto che 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 Accreditamento 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.

Controlli

Per quanto attiene alle postazioni di controllo stradale di cui al rilevamento dei limiti di velocità, il disposto di cui **all’art. 142 comma 6bis** è molto significativo e prevede:

Le postazioni di controllo sulla rete stradale per **il rilevamento della velocità devono essere preventivamente segnalate e ben visibili**, ricorrendo all’impiego di cartelli o di dispositivi di segnalazione luminosi, conformemente alle norme stabilite nel regolamento di esecuzione del presente codice. Le modalità di impiego sono stabilite con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’interno.

Quindi, la segnaletica stradale verticale utilizzata deve riportare le iscrizioni “**controllo elettronico della velocità**” oppure “**rilevamento elettronico della velocità**”, senza che il decreto fornisca alcuna indicazione in merito alla scelta da effettuare tra le due frasi simili.

Il rafforzativo dettato dalla Direttiva 21 luglio 2017, prot. n. 300/A/5620/17/144/5/20/3, che prevede, in merito alla presegnalazione delle postazioni di controllo della velocità, delle specifiche caratteristiche e delle 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 tra 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 planoaltimetrico 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 Regolamento 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 secondo le indicazioni del decreto ministeriale 15 agosto 2007.

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. 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.

Di recente, la **Corte di Cassazione**, con **sentenza n. 32104/2019**, ha accolto il ricorso della Prefettura.

Nel dispositivo della sentenza si legge che a fondamento della sua pronuncia il giudice di appello rilevava che l'art. 25 comma 2, della Legge 120/2010, nel prescrivere che i dispositivi di controllo finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni delle norme di

comportamento i cui all'art. 142 C.d.S. "fuori dei centro abitati non possono comunque essere utilizzati o installati ad una distanza inferiore ad un kilometro dal segnale che impone il limite di velocità" si riferisce indistintamente a tutti i suddetti dispositivi di rilevamento elettronico, cioè sia a quelli di tipo remoto che a quelli di tipo mobile presidiati dalla pattuglia di rilevamento.

Di conseguenza, i giudici, per il caso di specie non dovendo rispettarsi il menzionato limite di 1 km, essendo stato effettuato il rilevamento elettronico con apparecchio mobile manualmente approntato e fatto funzionare, la sentenza qui impugnata è da ritenersi errata sul piano giuridico, essendo sufficiente, per il tipo di strada in cui era stato eseguito l'accertamento, osservare una distanza solo adeguata dal punto di installazione dell'apparato a quello del concreto rilevamento della velocità, in modo da garantirne il tempestivo avvistamento.

In tema di sanzioni amministrative per le violazioni del codice della strada, l'infrazione dettata dalla circostanza e dall'azione del conducente, trova nel verbale di contestazione (ex art. 200 C.d.S.) o notificazione (ex art. 201 C.d.S.) il dispositivo infrazionistico e sanzionatorio.

Per quanto attiene alle violazioni dei limiti di velocità, di cui all'art. 142 commi 7; 8; 9 e 9bis, accertate mediante utilizzo di dispositivi di rilevamento, dagli organi di polizia stradale, nell'espletamento dei servizi di polizia stradale (ex art. 12 C.d.S.), devono essere riportati nel provvedimento sanzionatorio, la tipologia della presenza dell'apparecchio (fisso o mobile), la preventiva segnaletica stradale, permanente o temporanea, con la citazione dell'apposito cartello e relativa distanza, nonché la citazione dell'omologazione, revisione e taratura dello strumento.

* Comandante della P.L. Montecchio Maggiore