



Enti locali & Federalismo

IN EDICOLA
E IN DIGITALE

Patrimoni

Il primo mensile per creare, gestire e accrescere si rinnova.

www.classabbonamenti.com

IL GIORNALE DELLE AUTONOMIE

Tutti i chiarimenti per la polizia locale in una nota dell'Anci sul nuovo decreto ministeriale

Autovelox, la riforma non corre Tempo fino al 12/6/2025 per adeguare la collocazione

DI ENRICO SANTI

Entro il 12 giugno 2025 gli organi di polizia stradale devono adeguare la collocazione dei dispositivi di misurazione di velocità alle nuove norme previste dal decreto dell'11 aprile 2024 adottato dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il ministro dell'interno, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 28 maggio 2024 ed entrato in vigore il 12 giugno 2024. In caso di mancato adeguamento, gli strumenti di misurazione di velocità dovranno essere disinstallati.

Lo chiarisce l'Anci con una nota esplicativa del decreto ministeriale recante nuove norme sulle modalità di collocazione e utilizzo dei dispositivi o mezzi tecnici di controllo, finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni delle norme di comportamento di cui all'art. 142 del codice della strada.

Ambito di applicazione del decreto

L'Anci chiarisce che le norme del dm 11 aprile 2024 si applicano ai dispositivi, alle postazioni di controllo e ai sistemi di misurazione della velocità sia di nuova installazione che a quelli già esistenti; nn si applicano invece alle postazioni fisse, mobili o a bordo di veicoli presidiate per le quali è effettuata la contestazione immediata delle violazioni. Per i dispositivi già installati alla data di entrata in vigore e non conformi alle nuove norme è previsto un termine perentorio di adeguamento di 12 mesi dalla data di entrata in vigore.

Strade extraurbane

Salvo che sussistano criticità di tracciato plano-altimetrico o di dimensioni della piattaforma stradale che giustifichino un limite di velocità molto basso, le postazioni mobili possono essere collocate sulle strade extraurbane soltanto nei tratti in cui il limite di velocità imposto dall'ente proprietario non sia inferiore di oltre 20 km/h rispetto a quello previsto dall'art. 142, comma 1, del codice della strada.

Deve sussistere una distan-

Supplemento a cura
di Francesco Cerisano
fcerisano@italiaoggi.it

I chiarimenti dell'ANCI sul decreto autovelox

| | |
|--|--|
| Postazioni di controllo della velocità sulle strade extraurbane | Di norma, la postazione mobile può essere collocata esclusivamente su strade o singoli tratti di strada in cui il limite di velocità imposto dall'ente proprietario non sia inferiore di oltre 20 km/h rispetto a quello massimo generalizzato previsto per la tipologia di strada |
| Postazioni sulle strade urbane | Dentro il centro abitato, l'ente proprietario deve prima verificare in via preferenziale l'opzione di installare dossi artificiali. Salvo eccezioni, nelle strade urbane la postazione mobile può essere collocata esclusivamente se il limite massimo di velocità consentito è: <ul style="list-style-type: none"> • pari a quello generalizzato proprio del corrispondente tipo di strada, comunque non inferiore a 50 km/h (strade urbane di scorrimento) • pari a 50 km/h (sulle strade urbane di quartiere) • pari a quello proprio del corrispondente tipo di strada, comunque non inferiore a 30 km/h (sulle strade urbane locali e sugli itinerari ciclopedonali) |
| Attività di accertamento | L'accertamento delle violazioni può essere effettuato soltanto dagli organi di polizia stradale. Possono essere delegate a terzi attività meramente manuali e complementari di servizi sussidiari alla gestione amministrativa del procedimento sanzionatorio |

za di almeno 1 km tra il segnale che impone il limite di velocità e il dispositivo e una distanza tra i diversi dispositivi pari a 4 km sulle autostrade, 3 km sulle strade extraurbane principali e di 1 km sulle Strade extraurbane secondarie, sulle strade locali e sugli itinerari ciclopedonali. Su autostrade, strade extraurbane principali, strade extraurbane secondarie ed extraurbane locali possono essere collocate postazioni fisse se il limite massimo consentito fissato dall'ente proprietario della strada è pari o non inferiore di oltre 20 km/h rispetto a quello previsto per il corrispondente tipo di strada. È tuttavia consentita la collocazione con un limite di velocità inferiore qualora siano presenti criticità di tracciato plano-altimetrico o di dimensioni della piattaforma stradale o di condizioni di significativa incidentalità. Il controllo della velocità media sulle strade extraurbane è consentito soltanto sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali e secondarie nei tratti (per un'estensione di almeno 1 km) che sono caratterizzati da una velocità consentita uniforme e sono privi di diramazioni e svincoli, salva la presenza di ingressi e/o uscite nell'ipotesi in cui i rispettivi flussi rappresentino statistica-

mente un valore non significativo.

Strade urbane

Dentro il centro abitato, l'ente proprietario deve prima verificare in via preferenziale l'opzione di installare dossi artificiali. Le postazioni mobili e le postazioni fisse possono essere collocate sulle strade urbane di scorrimento se il limite massimo di velocità consentito è pari a quello previsto per il corrispondente tipo di strada, comunque non inferiore a 50 km/h, sulle strade urbane di quartiere se il limite massimo di velocità è pari a 50 km/h, sulle strade urbane locali e sugli iti-

nerari ciclopedonali se il limite massimo di velocità è pari a quello proprio del corrispondente tipo di strada, comunque non inferiore a 30 km/h. Tra il segnale di limite di velocità e la postazione di controllo deve sussistere una distanza di almeno 200 metri sulle strade urbane di scorrimento e di almeno 75 metri sulle altre strade. La collocazione dei sistemi di rilevazione della velocità media è possibile esclusivamente sulle strade urbane di scorrimento nei tratti che sono caratterizzati da una velocità consentita uniforme (salvo il caso in cui vi siano brevi tratti intermedi con veloci-

tà inferiore rispetto a quella consentita nel tratto stradale complessivamente sottoposto al controllo) e sono privi di diramazioni e svincoli.

Utilizzo dei dispositivi

L'accertamento delle violazioni può essere effettuato soltanto dagli organi di polizia stradale. Possono essere delegate a terzi attività meramente manuali e complementari di servizi sussidiari alla gestione amministrativa del procedimento sanzionatorio, come, per esempio, le operazioni di sviluppo e stampa della documentazione fotografica, l'elaborazione informatica dei dati, senza alcun potere decisionale in ordine alla validazione e all'accertamento delle violazioni, la stampa dei verbali relativi alle violazioni accertate e relativo imbastimento, l'attività di data entry concernenti le singole fasi che concorrono alla corretta gestione amministrativa del procedimento sanzionatorio.

I dispositivi devono essere nella completa disponibilità degli Uffici o Comandi o perché sono di proprietà o per effetto di acquisizione in locazione finanziaria o leasing, noleggio a canone fisso o acquisizione in comodato da altre pubbliche amministrazioni, enti pubblici o enti proprietari o concessionari delle strade secondo convenzioni o accordi che possono anche comprendere le operazioni di manutenzione. Le spese di accertamento, gravanti sul trasgressore o sull'obbligato in solido per la violazione, ai sensi dell'art. 201, comma 4, del codice della strada, devono avere un costo documentabile ed analitico. Tra esse possono essere ricomprese soltanto le spese sostenute per l'individuazione del trasgressore ovvero quelle di notifica del verbale di contestazione al medesimo. Per quanto riguarda gli aspetti connessi alla protezione dei dati personali prevedendo che dispositivi utilizzati per l'accertamento dell'eccesso di velocità che consentono di documentare la violazione e la successiva visione delle relative immagini, devono essere impiegati nel rispetto della normativa sul trattamento dei dati personali di cui al regolamento (Ue) 2016/679 e al decreto legislativo n. 1969 del 30 giugno 2003.

Rigenerazione urbana, da ex scuderie a terme

Da ex scuderie a parco termale. La rigenerazione urbana avviata dal comune di Milano con la prima edizione del bando internazionale "Reinventing cities" (lanciato nel 2017 insieme alla rete di metropoli green C40) metterà le ex scuderie De Montel al centro degli interventi di riqualificazione conservativa della città. Le ex scuderie, progettate negli anni '20 e considerate uno dei gioielli Liberty di Milano, in stato di degrado dagli anni '70, riapriranno al pubblico con più di 16 mila metri quadri di struttura interamente dedicati al relax e al benessere.

© Riproduzione riservata

© Riproduzione riservata