

**MINISTERO DEI TRASPORTI
DECRETO INTERMINISTERIALE
15 agosto 2007**

(G.U. n. 195 del 23.8.2007)

Attuazione dell'articolo 3, comma 1, lettera b) del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, recante disposizioni urgenti modificative del codice della strada per incrementare i livelli di sicurezza nella circolazione.

IL MINISTRO DEI TRASPORTI
di concerto con
IL MINISTRO DELL'INTERNO

Visto l'art. 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che disciplina i limiti di velocità;

Visto l'art. 3, comma 1, lettera b), del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, che prescrive che 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 -

Visti gli articoli 39 e 41 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che disciplinano rispettivamente i segnali verticali e i segnali luminosi;

Visti gli articoli 77, 78, 79, 80, 81, 82, 124, 125 e 170 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, che regolamentano la segnaletica verticale e i segnali luminosi particolari;

Considerato che l'art. 3, comma 1, lettera b), del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, si riferisce esclusivamente alle postazioni di controllo per il rilevamento della velocità stazionate lungo la rete stradale, e quindi le disposizioni inerenti non si applicano per i dispositivi di rilevamento mobili destinati a misurare in maniera dinamica la velocità;

Decreta:

Art. 1

1. **Le postazioni** di controllo per il rilevamento della velocità sulla rete stradale possono essere segnalate:

- a) con **segnali** stradali di indicazione, temporanei o permanenti,
- b) con **segnali** stradali luminosi a messaggio variabile,
- c) con dispositivi di segnalazione luminosi installati su veicoli.

2. **I segnali stradali di indicazione di cui al comma 1, lettera a), devono essere realizzati con un pannello rettangolare, di dimensioni e colore di fondo propri del tipo di strada sul quale saranno installati.** Sul pannello deve essere riportata l'iscrizione "controllo elettronico della velocità" ovvero "rilevamento elettronico della velocità", eventualmente integrata con il simbolo o la denominazione dell'organo di polizia stradale che attua il controllo.

3. I segnali stradali luminosi a messaggio variabile di cui al comma 1, lettera b), sono quelli già installati sulla rete stradale, ovvero quelli di successiva installazione, che hanno una architettura che consenta di riportare sugli stessi le medesime iscrizioni di cui al comma 2.

4. I dispositivi di segnalazione luminosi di cui al comma 1, lettera c), sono installati a bordo di veicoli in dotazione agli organi di polizia stradale o nella loro disponibilità. Attraverso messaggi luminosi, anche variabili, sono riportate le iscrizioni di cui al comma 2. Se installati su autovetture le iscrizioni possono essere contenute su una sola riga nella forma sintetica: "controllo velocità" ovvero "rilevamento velocità".

5. Si applicano in quanto compatibili le disposizioni degli articoli 77, 78, 79, 80, 81, 82, 124, 125 e 170 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

Art. 2

1. 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, e in modo da garantirne il tempestivo avvistamento, in relazione alla velocità locale predominante. La distanza tra i segnali o i dispositivi e la postazione di rilevamento della velocità deve essere valutata in relazione allo stato dei luoghi; in particolare è necessario che non vi siano tra il segnale e il luogo di effettivo rilevamento intersezioni stradali che comporterebbero la ripetizione del messaggio dopo le stesse, e comunque non superiore a quattro km.

2. I segnali stradali o i dispositivi di cui all'art. 1 forniscono informazione puntuale, pertanto non necessitano di ripetizione né di indicazione di "fine".

Art. 3

1. Le disposizioni degli articoli 1 e 2 non si applicano per i dispositivi di rilevamento della velocità installati a bordo di veicoli per la misura della velocità in maniera dinamica, ovvero "ad inseguimento".

Il presente decreto sarà pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

Roma, 15 agosto 2007

*Il Ministro dei trasporti: BIANCHI
Il Ministro dell'interno: AMATO*

Ministero dell'Interno
DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE COMUNICAZIONE E PER I
REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO
Servizio Polizia Stradale

N. 300/A/1/43252/144/5/20/3

Roma 30 giugno 2005

OGGETTO: Dispositivi di misura della velocità dei veicoli ai sensi dell'art. 142, comma 6 del Codice della Strada. Verifiche periodiche di funzionalità.

- AI COMPARTIMENTI DELLA POLIZIA STRADALE

LORO SEDI

e, per conoscenza,

- AGLI UFFICI TERRITORIALI DEL GOVERNO LORO SEDI
- AI COMMISSARIATI DI GOVERNO
PER LE PROVINCE AUTONOME DI TRENTO-BOLZANO
- ALLA PRESIDENZA DELLA REGIONE AUTONOMA DELLA VALLE D'AOSTA AOSTA
- ALLE QUESTURE DELLA REPUBBLICA LORO SEDI
- AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI Dipartimento dei Trasporti Terrestri ROMA
- AL MINISTERO DELLE POLITICHE AGRICOLE E FORESTALI Corpo Forestale dello Stato ROMA
- AL COMANDO GENERALE
DELL'ARMA DEI CARABINIERI ROMA
- AL COMANDO GENERALE
DELLA GUARDIA DI FINANZA ROMA
- ALLE DIREZIONI INTERREGIONALI DELLA POLIZIA DI STATO LORO SEDI
- AL CENTRO ADDESTRAMENTO POLIZIA STRADALE

- CESENA

Sono pervenuti quesiti con i quali si chiede di conoscere se gli apparecchi utilizzati per l'accertamento di violazioni ai limiti di velocità devono essere sottoposti a periodiche verifiche di funzionalità, in particolare per effetto della Legge 273/1991.

Nel merito della questione, sulla base della puntuale ricognizione della materia compiuta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (All.1), si fa presente quanto segue.

La Legge 273/1991 non ha alcuna attinenza con gli apparecchi di misura della velocità, per i quali una taratura in senso tecnico non è necessaria poiché tale normativa riguarda soltanto i controlli metrologici effettuati su apparecchi di misura di tempo, distanza e massa. Dello stesso avviso, peraltro, è il Ministero delle Attività Produttive che, rispondendo ad uno specifico quesito riguardante l'argomento, con la nota acclusa (All. 2), ha escluso che le apparecchiature destinate a controllare la velocità debbano essere oggetto di verifica metrologica periodica presso i SIT previsti dalla citata Legge 273/1991. Un obbligo generalizzato di verifica metrologica degli strumenti non può evincersi neanche da altre norme tecniche che, non solo non disciplinano la materia in modo specifico, ma non sono comunque vincolanti per l'ordinamento italiano per l'assenza di specifico recepimento o richiamo da parte di norme nazionali.

Ministero dell'Interno
DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE COMUNICAZIONE E PER I
REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO
Servizio Polizia Stradale

La materia dell'impiego e della manutenzione dei misuratori di velocità ha, invece, una propria disciplina, specifica rispetto alle norme che regolamentano gli altri apparecchi di misura, contenuta nel D.M. 29.10.1997, relativo all'approvazione di prototipi di apparecchiature per l'accertamento dell'osservanza dei limiti di velocità e alle loro modalità di impiego. Questa norma, all'art 4 stabilisce che *"gli organi di polizia stradale interessati all'uso delle apparecchiature per l'accertamento dell'osservanza dei limiti di velocità sono tenuti a rispettare le modalità di installazione e di impiego previste nei manuali d'uso"*, escludendo, perciò, la necessità di un controllo periodico finalizzato alla taratura dello strumento di misura se non è espressamente richiesto dal costruttore nel manuale d'uso depositato presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al momento della richiesta di approvazione, ovvero nel decreto di approvazione.

Per tutte le apparecchiature approvate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che sono destinate ad essere impiegate esclusivamente con la presenza e sotto il costante controllo di un operatore di polizia stradale, i costruttori non prevedono alcuna verifica periodica di funzionalità essendo le stesse apparecchiature dotate di sistemi di autodiagnosi dei guasti che avvisano l'operatore del loro cattivo funzionamento.

Ministero dell'Interno
DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA
DIREZIONE CENTRALE PER LA POLIZIA STRADALE, FERROVIARIA, DELLE COMUNICAZIONE E PER I
REPARTI SPECIALI DELLA POLIZIA DI STATO
Servizio Polizia Stradale

Del resto, quando tali apparecchi sono utilizzati direttamente dagli organi di polizia stradale e sono costantemente sotto il loro diretto controllo, tale verifica di corretta funzionalità è realizzata, volta per volta, dagli stessi operatori di polizia stradale che, prima di metterli in uso, devono verificarne la corretta installazione, secondo le indicazioni fornite dal costruttore e che, durante tutto il servizio, vigilano costantemente su eventuali anomalie o malfunzionamenti.

Si fa presente, invece, che, come evidenziato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con l'acclusa nota (All. 3), alcuni tipi di apparecchi di più recente approvazione (per alcuni dei quali, a titolo esemplificativo non esaustivo, si forniscono le specifiche tecniche negli allegati certificati di approvazione - All. 4, 5) utilizzati in modalità automatica, cioè senza la presenza ed il diretto controllo dell'operatore di polizia stradale, devono essere sottoposti ad una verifica periodica tendente a valutare la corretta funzionalità dei meccanismi di rilevazione. Tale verifica, secondo le disposizioni del richiamato art. 4 del D.M. 29.10.1997, deve essere effettuata a cura del costruttore dell'apparecchio o di un'officina da questo abilitata con cadenza al massimo annuale.

Quanto sopra si comunica anche allo scopo di orientare adeguatamente codesti Uffici nella delicata materia del contenzioso correlato all'applicazione di sanzioni amministrative conseguenti all'uso dei predetti dispositivi, significando che, soltanto i dispositivi di controllo utilizzati in modalità completamente automatica, cioè senza la presenza dell'operatore di polizia stradale, approvati nel corso del 2005 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dovranno essere sottoposti ad una verifica di funzionalità presso la casa costruttrice entro un anno a decorrere dalla data di messa in uso, conformemente alle indicazioni contenute nel certificato di approvazione e dalle istruzioni di funzionamento fornite dal costruttore.

Per quanto riguarda, infine, l'impiego dei dispositivi "Autovelox mod 104/C2 o 105 SE", si sottolinea che, come precisato dalla richiamata nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (All. 3), l'obbligo di verifica iniziale e periodica sussiste soltanto per le apparecchiature commercializzate dopo il 16 maggio 2005, nonché per quelle commercializzate prima del 16 maggio 2005 ma solo se a seguito del decreto di conferma, si intende impiegarle nella modalità di funzionamento automatica, cioè senza la presenza su strada dell'operatore di polizia.

* * *

Gli Uffici Territoriali del Governo, sono pregati di voler estendere il contenuto della presente ai Corpi o Servizi di Polizia Municipale e Provinciale.

IL DIRETTORE CENTRALE
Piscitelli
Originale firmato agli atti

PG/aV

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI Dipartimento per i Trasporti Terrestri
DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE

Prot. n. 1341/2005

27 giugno 2005

Alla Prefettura di Ancona Ufficio Territoriale del Governo Piazza del Plebiscito, 1 60121 Ancona
e p.c. Al Ministero dell'Interno

Dipartimento per la Pubblica Sicurezza Direzione Centrale per la Polizia Stradale, Ferroviaria, delle
Comunicazioni e per i Reparti Speciali della Polizia di Stato Roma

Oggetto:- Apparecchi Telelaser LTI 20 20 - Autovelox 104/C-2.

Rif. prot. n. 4440/2004 Area IV/Dep. 22.03.2005.

In risposta al quesito di cui alla nota in oggetto, si riporta di seguito l'avviso di questo Dipartimento -
Direzione Generale per la Motorizzazione, osservando preliminarmente quanto segue.

Il D.P.R. 12 agosto 1982 n. 798 - "Attuazione della Direttiva CEE n. 71/316 relativa alle disposizioni
comuni agli strumenti di misura e ai metodi di controllo metrologico", all'art. 1 c. 1, istituisce il controllo
CEE degli strumenti di misura, comprendente l'approvazione del modello e la verifica iniziale; all'art. 1, c.
2, si afferma testualmente che "possono essere sottoposti a controllo CEE gli strumenti compresi in una
categoria per la quale è stata emanata una direttiva particolare, attuata nell'ordinamento interno in
conformità alle disposizioni in vigore.

La recente Direttiva 2004/22/CE del 31 marzo 2004 elenca, all'art. 1, gli specifici strumenti ai quali essa
si riferisce, ma non cita i misuratori di velocità.

A tutt'oggi non sono state emanate direttive comunitarie particolari in materia di dispositivi misuratori
della velocità, e pertanto il controllo CEE non può ancora essere attuato su tali dispositivi; tutti i
dispositivi misuratori in servizio nei paesi CEE vengono attualmente approvati secondo i rispettivi
regolamenti nazionali.

Il Ministero delle Attività Produttive è attualmente competente per gli strumenti di misura impiegati nelle
transazioni commerciali; esso è competente altresì per i cronotachigrafi, soggetti allo specifico
Regolamento CEE n. 3821/85, come modificato dal Regolamento CEE n. 2135/98.

A) Questioni concernenti l'applicabilità della Legge 11 agosto 1991 n. 273 e seguenti, della norma UNI
30012 e della raccomandazione OIML R91.

1) La Legge 11 agosto 1991 n. 273 ("Istituzione del Sistema Nazionale di Taratura") non è attualmente
applicabile ai misuratori di velocità.

Infatti, mentre l'art. 1 affida al Sistema Nazionale di Taratura il compito di assicurare la riferibilità dei
risultati delle misurazioni ai campioni nazionali, il successivo art. 3 rinvia la fissazione di questi ultimi ad
appositi decreti del Ministero dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato.

I campioni nazionali delle unità di misura del Sistema Internazionale, di base, supplementari e derivate,
come definite dal D.P.R. 12 agosto 1982 n. 802, e successive modifiche, sono stati fissati dal D.M. 30
novembre 1993 n. 591, emanato dal suddetto Ministero dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato.

Tra essi non compare quello relativo alla velocità, bensì sono elencati quelli relativi alla lunghezza e al
tempo, e pertanto sono tali grandezze che andrebbero eventualmente sottoposte a verifica.

2) Parimenti non è applicabile il successivo D.M. 28 marzo 2000 n. 182 ("Regolamento recante modifica
ed integrazione della disciplina della verifica periodica degli strumenti metrici in materia di
commercio e di camere di commercio").

Infatti le definizioni di cui all'art. 1 si riferiscono esclusivamente alle "misure di capacità diverse da quelle
di vetro, terracotta e simili, nonché agli strumenti per pesare o per misurare diversi dalle misure lineari,
la cui utilizzazione riguarda la determinazione della quantità e/o del prezzo nelle transazioni commerciali,
ivi comprese quelle destinate al consumatore finale".

Tale conclusione è stata ribadita dal Ministero delle Attività Produttive - Direzione Generale per
l'Armonizzazione del Mercato e la Tutela dei Consumatori - Ufficio D3 -Strumenti di Misura, con lettere
prot.n. 1396085 del 20 aprile 2004 e prot.n. 0009444 del 27.08.2004, indirizzate a produttori di
apparecchiature destinate a controllare l'osservanza dei limiti di velocità.

Peraltro l'art. 3 c. 4 della Legge 25 marzo 1997 n. 77 ("Disposizioni in materia di Commercio e Camere di
Commercio") ha delegificato la disciplina normativa della verifica periodica, prevedendo che le
modifiche ed integrazioni alla disciplina suddetta siano adottate mediante decreti del Ministro
dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato, in conformità ai criteri stabiliti nel medesimo comma, tra i
quali figura l'adeguamento ai principi desumibili dalla normativa comunitaria delle categorie degli
strumenti di misura da assoggettare alla verifica periodica.

Attualmente non esistono norme comunitarie vincolanti applicabili in materia di misuratori di velocità dei
veicoli.

3) Ancora, non è del tutto applicabile la norma UNI EN 30012 (Sistema di Conferma Metrologica di
Apparecchi per Misurazioni).

Infatti, al punto 1.3 si afferma esplicitamente che la norma si applica agli apparecchi per misurazione
utilizzati per dimostrare la conformità ad una specifica, ma non si applica ad altri aspetti degli apparecchi
per misurazione.

Come indicato al punto 1.4, la norma invece si può applicare ai fornitori di prodotti o servizi che attuano un sistema della qualità che soddisfi i requisiti delle norme ISO 9001, 9002, 9003 o, quando applicabili, le raccomandazioni della norma ISO 9004.

Pertanto, se il costruttore di tali apparecchiature è in possesso dei suddetti requisiti, è abilitato ad eseguire e certificare le operazioni inerenti il sistema di conferma metrologica per la misurazione della grandezza derivata (di cui non esiste campione), mentre le analoghe operazioni relative alle grandezze fondamentali (i cui campioni sono fissati dal richiamato D.M. n. 591/1993) vanno necessariamente eseguite dagli Istituti Metrologici Primari o dai Centri di Taratura, istituiti rispettivamente ai sensi dell'art. 2 e dell'art. 4 della suddetta L. n. 273/1991, e tenuti al rispetto della norma UNI CEI EN ISO/IEC 17025/2000.

Attualmente la UNI EN 30012 risulta superata dalla UNI EN ISO 10012:2004, che al punto 7.3.2 prevede esplicitamente quanto sopra riportato.

E' opportuno ricordare che le norme UNI sopra citate risultano vincolanti solo se così è stabilito da leggi o regolamenti; esse sono unicamente regole di buona tecnica, impropriamente definite "norme", alle quali, in assenza di obblighi giuridici, i costruttori decidono autonomamente di conformarsi.

4) Seguitando, non è applicabile la raccomandazione OIML R91 del 1990 ("Apparecchiature Radar per la Misura della Velocità dei Veicoli").

Infatti i principi su cui si basa il funzionamento delle apparecchiature in oggetto sono sostanzialmente diversi da quello trattato dalla suddetta raccomandazione; peraltro nel periodo 1992-2004 l'Organizzazione non ha rilasciato certificati per la suddetta raccomandazione.

Questa si limita a fissare le condizioni affinché le misurazioni possano avere un seguito legale, ma lascia ai regolamenti nazionali l'interpretazione giuridica dei risultati, la scelta del tipo di apparecchiatura e la definizione delle condizioni di utilizzazione (cfr. 1. Campo di applicazione).

Inoltre, pur essendo prevista dalla OIML la categoria degli strumenti per la misurazione della lunghezza e della velocità, per quest'ultima non risultano emesse raccomandazioni.

Le raccomandazioni OIML sono comunque stilate in base ad accordi di cooperazione con gli organismi ISO e CEI, al fine di evitare l'adozione di norme contrastanti (cfr. Premessa).

Infine non si ritrovano disposizioni concernenti l'applicabilità per analogia di tale raccomandazione ad apparecchi funzionanti in base a principi diversi.

Qualora tali norme fossero state intese per essere applicate, per analogia, anche ad altre apparecchiature, tale criterio sarebbe stato espresso chiaramente nel contesto generale.

Si ribadisce, comunque, che trattasi di mere "raccomandazioni".

5) Il documento OIML D019 del 1988 ("Esame ed approvazione del prototipo") si limita a stabilire una procedura formale ai fini dell'approvazione degli strumenti di misura, che risulta sostanzialmente simile a quella attualmente adottata da questo Ministero.

Tuttavia nell'introduzione si afferma esplicitamente che le disposizioni si applicano in generale agli strumenti impiegati nel commercio al dettaglio, nella protezione dell'ambiente e nella medicina.

In particolare, il punto 2.1 rinvia alla legge per la definizione degli strumenti soggetti ad approvazione, citando come esempio quelli utilizzati nelle transazioni commerciali.

Analogamente, il documento OIML D020 del 1988 ("Verifiche iniziali e successive degli strumenti e dei processi di misura") riporta, nell'introduzione, le stesse affermazioni circa l'applicazione delle disposizioni agli strumenti impiegati nel commercio al dettaglio, nella protezione dell'ambiente e nella medicina.

Si osserva inoltre che al punto 3.3.3 è prevista espressamente la scelta dell'organismo verificatore, che tuttavia, stante la normativa attualmente vigente in Italia, non è stato ancora individuato.

Giova infine osservare che, al punto 3.5, è esplicitamente prevista la procedura di verifica mediante autocertificazione, da parte del costruttore della apparecchiatura, qualora questi sia opportunamente qualificato; in tal caso sono previsti idonei controlli occasionali o indagini sulla scorta delle segnalazioni degli utenti.

B) Norme nazionali vigenti.

Allo stato attuale, in assenza di norme comunitarie vincolanti in materia di misuratori di velocità, valgono le norme nazionali, stabilite in Italia dall'art. 45 del Nuovo Codice della Strada (D.L.vo 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.

In particolare l'art. 45 c. 6 del Codice afferma: - *"Nel regolamento sono precisati i segnali, i dispositivi, le apparecchiature e gli altri mezzi tecnici di controllo e regolazione del traffico, nonché quelli atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione, ed i materiali che per la loro fabbricazione e diffusione, sono soggetti all'approvazione od omologazione da parte del Ministero dei Lavori Pubblici (ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), previo accertamento delle caratteristiche geometriche, fotometriche, funzionali, di idoneità e di quanto altro necessario. Nello stesso regolamento sono precisate altresì le modalità di omologazione e di approvazione"*.

A tale riguardo l'art. 192 del Regolamento contiene le procedure generali per le omologazioni e le approvazioni di prototipo, e al c. 8 recita: - *"Il fabbricante assume la responsabilità del prodotto commercializzato sulla conformità al prototipo depositato e si impegna a far effettuare i controlli di*

conformità che sono disposti dall'Ispettorato generale per circolazione e la sicurezza stradale (ora Direzione Generale per la Motorizzazione)".

Con riferimento specifico ai misuratori di velocità, secondo l'art. 345 c. 2 del Regolamento:- *"Le singole apparecchiature devono essere approvate dal Ministero dei Lavori Pubblici (ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti). 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%."*

(N.B. La dizione "tolleranza strumentale" è usata come termine di uso corrente, in luogo della più puntuale ed appropriata dizione "incertezza di misura".)

Infine il D.M. 29 ottobre 1997, all'art. 4, stabilisce che:- *"Gli organi di polizia stradale interessati all'uso delle apparecchiature per l'accertamento dell'osservanza dei limiti di velocità sono tenuti a verificare che sulle apparecchiature stesse siano riportati gli estremi dell'approvazione rilasciata dal Ministero dei Lavori Pubblici (ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), e a rispettare le modalità di installazione e di impiego previste nei manuali d'uso"*.

Questo Dipartimento - Direzione Generale per la Motorizzazione, in attuazione delle norme richiamate, e in riferimento agli accertamenti da eseguire sui prototipi, si avvale dell'esame e del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, massimo organo consultivo dello Stato, di cui fanno parte riconosciuti esperti del settore e docenti universitari di chiara fama.

Si precisa che, in assenza di norme di riferimento, e trattandosi di dispositivi basati su principi di funzionamento diversi tra loro, e con modalità di accertamento di tipo diverso, non si può procedere ad omologazione, ma unicamente ad approvazione del prototipo.

Circa la riproducibilità delle caratteristiche del prototipo, il costruttore emette una Dichiarazione di Conformità al prototipo approvato (depositato presso questo Dipartimento - Direzione Generale per la Motorizzazione), che accompagna ogni esemplare commercializzato, e che risulta sostanzialmente equivalente ad un attestato di verifica iniziale.

A tale riguardo sono previsti appositi controlli di conformità che, per i costruttori che operano in regime di qualità secondo le norme ISO 9001 e seguenti, si intendono soddisfatti dalla permanenza della certificazione di qualità dell'azienda.

Circa il mantenimento nel tempo dell'accuratezza di misura, i decreti di approvazione fanno riferimento alle prescrizioni contenute nel manuale d'uso e manutenzione del dispositivo, depositato insieme al prototipo.

Sono inoltre previste opportune verifiche di funzionalità, da eseguire ogni qual volta il dispositivo viene messo in opera, allo scopo di evitare contestazioni non dovute; è spesso prevista una procedura di autodiagnosi che esclude il funzionamento in caso di errori di installazione o di puntamento.

Per gli apparecchi destinati a funzionare con l'ausilio degli operatori, in assenza di norme di riferimento, non sono state previste, ad oggi, tarature periodiche, risultando a tale proposito sufficienti le verifiche di funzionalità propedeutiche ad ogni installazione, e il rispetto delle prescrizioni contenute nei manuali d'uso e manutenzione.

Per gli apparecchi destinati ad operare in modalità automatica, senza l'ausilio degli operatori, a tutela degli utenti sono state invece previste verifiche periodiche, con cadenza non superiore ad un anno, da parte dello stesso costruttore, che risulta a ciò abilitato dalla certificazione di qualità secondo le norme ISO 9001 e seguenti.

C) Questioni concernenti la sentenza n. 363/2000 del Tribunale di Lodi.

Si osserva preliminarmente che la sentenza in epigrafe è stata emessa in data 22 maggio 2000, prima delle modifiche al Nuovo Codice della Strada introdotte con il D.L.vo 15.01.2002 n. 9, con il D.L. 20.06.2002 n. 121 (convertito con modificazioni dalla L. n. 168), e con il D.L. 27.06.2003 n. 151 (convertito con modificazioni dalla L. n. 214).

Con riferimento alle modalità di accertamento e contestazione della violazione, corre l'obbligo di evidenziare che recenti sentenze della Corte Costituzionale (n. 210 del 6 luglio 2004) e della Corte di Cassazione Civile (n. 5873 del 24 marzo 2004, n. 21360 del 9 novembre 2004, n. 943 del 18.01.2005) hanno sostanzialmente confermato l'impianto sanzionatorio del Nuovo Codice della Strada, come modificato dai suddetti provvedimenti legislativi.

In particolare l'art. 201, c. 1-bis, lett. e) del Codice, afferma testualmente che la contestazione immediata non è necessaria qualora l'accertamento della violazione venga effettuato per mezzo di appositi apparecchi di rilevamento direttamente gestiti dagli organi di polizia stradale e nella loro disponibilità, che consentono la determinazione dell'illecito in tempo successivo poiché il veicolo oggetto del rilievo è a distanza dal posto di accertamento o comunque nell'impossibilità di essere fermato in tempo utile o nei modi regolamentari.

In tal caso, ai sensi del successivo c. 1-ter, il verbale notificato agli interessati non deve neanche contenere l'indicazione dei motivi che hanno reso impossibile la contestazione immediata, in quanto esplicitamente indicati al comma precedente.

L'accertamento delle violazioni delle norme sulla velocità mediante il c.d. telelaser, debitamente omologato, deve ritenersi provato sulla base della verbalizzazione dei rilievi delle apparecchiature, le cui risultanze valgono fino a prova contraria, che può essere data dall'opponente in base alla dimostrazione di eventuali difetti di funzionamento di tali dispositivi, da fornirsi in base a concrete circostanze di fatto.

Ai fini dell'accertamento in questione la legge non richiede che gli apparecchi telelaser siano anche muniti di dispositivi in grado di assicurare una documentazione fotografica dell'accertamento della infrazione.

Secondo l'art. 345 cc. 1 e 4 del Regolamento, infatti, le apparecchiature elettroniche devono essere tali da fissare la velocità del veicolo in un determinato momento in modo chiaro ed accertabile, tutelando la riservatezza dell'utente, e devono essere gestite direttamente dagli organi di polizia stradale di cui all'art. 12 del c.d.s.,

Secondo il disposto dell'art. 142 c. 6 del Codice, inoltre, le risultanze di apparecchiature debitamente omologate costituiscono fonti di prova per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità.

A tale riguardo si rammenta che, ai sensi dell'art. 345 c. 2 del Regolamento, alla velocità rilevata va applicata una riduzione del 5%, e comunque non inferiore a 5 km/h; con le attuali procedure di approvazione, e nel rispetto delle prescrizioni del costruttore, la probabilità di misurare erroneamente la velocità è pressoché nulla, in quanto il suddetto margine assorbe abbondantemente l'effettiva incertezza di misura.

Nulla si eccipisce in merito alla eventuale inosservanza, da parte del personale addetto, delle prescrizioni imposte dal costruttore, essendo queste vincolanti circa l'accuratezza delle rilevazioni, e ricadendo tale inosservanza nella responsabilità dell'organo accertatore.

Con riferimento alla taratura dello strumento misuratore, si osserva che l'eventuale mancanza di questa, di per sé, non costituisce prova provata di difetto di funzionamento, bensì occorrerebbe dimostrare che il particolare dispositivo ha realmente effettuato una misurazione errata, ovvero che è realmente affetto da un'incertezza di misura superiore a quanto previsto dalle procedure di approvazione.

Inoltre le condizioni di impiego, tra cui anche il campo di temperatura in cui è garantito il funzionamento, devono sempre rispettare le prescrizioni del costruttore, riportate nel manuale d'uso e manutenzione, una copia del quale resta depositato, assieme al prototipo, presso questo Ministero.

Si ribadisce che, per gli apparecchi destinati ad operare in presenza degli organi di polizia stradale, non sono state previste tarature periodiche, essendo sufficienti a tale proposito le verifiche di funzionalità da eseguire prima di ogni installazione, secondo le indicazioni dei relativi manuali d'uso e manutenzione, come espressamente previsto dall'art. 4 del D.M. 29 ottobre 1997.

Occorre dire che gli stessi apparecchi sono attualmente diffusi anche in altri paesi, europei e non europei, ove soggiacciono ai rispettivi regolamenti nazionali.

Per gli apparecchi destinati a funzionare anche in modalità automatica, senza la presenza degli organi di polizia stradale, invece, è stato previsto un regime di verifiche iniziali e periodiche, con le modalità indicate nei relativi manuali d'uso e manutenzione, da effettuarsi presso il costruttore, operante in regime di assicurazione della qualità secondo le norme UNI EN ISO 9001:2000 e seguenti.

Giova considerare che, all'epoca dell'approvazione dei primi esemplari di Autovelox e di Telelaser, il regime di assicurazione della qualità non era ancora diffuso, anche per oggettiva carenza degli organismi certificatori.

Ai fini della taratura, deve essere chiaro che, non esistendo un campione nazionale della velocità, non è possibile operare una catena ininterrotta di confronti; questi, peraltro, secondo quanto argomentato ampiamente nel paragrafo A) circa l'applicabilità della Legge 11 agosto 1991 n. 273 e delle norme UNI 30012 e seguenti, si riferiscono essenzialmente agli strumenti impiegati nelle transazioni commerciali.

Per quanto riguarda l'allineamento dei fasci laser, basti osservare che esso è facilmente verificabile secondo le istruzioni del manuale d'uso e manutenzione, e comunque l'eventuale convergenza dei fasci, suscettibile di provocare erronei rilevamenti, inibisce il funzionamento e comporta la necessità di una revisione presso il fabbricante.

Per i dispositivi destinati a funzionare anche in assenza degli organi di polizia stradale, i decreti di approvazione prescrivono l'installazione in idonei contenitori fissi, tali da assicurare il mantenimento nel tempo delle caratteristiche metrologiche, certificate a seguito delle prescritte verifiche iniziali o periodiche.

Tutte le osservazioni relative alle cosiddette "grandezze d'influenza", inoltre, sono fuori luogo, in quanto i costruttori di apparecchiature elettroniche si attengono già alle norme di unificazione internazionale vigenti in materia, per ovvie ragioni di carattere commerciale, e le raccomandazioni OIML, come espressamente indicato nelle relative premesse, non stabiliscono norme tecniche più severe di quelle già fissate dagli altri organismi di unificazione.

In particolare la raccomandazione OIML R91 del 1988 si riferisce esplicitamente ai dispositivi radar, e la sua applicabilità per analogia anche a dispositivi funzionanti in base a principi diversi non risulta sostenibile, mancandone ogni presupposto giuridico; trattandosi di raccomandazione, peraltro, l'eventuale adesione è atto volontario e non obbligatorio.

I documenti OIML D019 e D020 si riferiscono esplicitamente agli strumenti di misura impiegati nel commercio al dettaglio, nella protezione dell'ambiente e nella medicina; l'estensione ai misuratori di velocità risulta dunque arbitraria, e non suffragata che da mere dichiarazioni di principio.

Non esistono, allo stato attuale, Direttive o Regolamenti comunitari vincolanti in materia di misuratori di velocità, tali da configurare precisi obblighi cui ottemperare in base ad una altrettanto precisa normativa sovranazionale.

Le procedure di approvazione in vigore nei singoli stati europei non si discostano sostanzialmente da quella adottata in Italia, con l'unica differenza che qui non sono stati ancora accreditati, da parte degli Istituti Metrologici Primari, i Centri di Taratura competenti in materia di misuratori di velocità; si può ragionevolmente supporre che, quando ciò avverrà, i Centri di Taratura potranno procedere entro le rispettive competenze, affiancando i costruttori già abilitati in quanto certificati UNI EN ISO 9001:2000.

E' opportuno rilevare, infine, che, ai sensi dell'art. 2 del D.M. 29 ottobre 1997, le approvazioni di apparecchiature rilasciate prima del 31 dicembre 1980, sono state revocate a decorrere dal 1° giugno 1998; ai sensi del successivo art. 3, le approvazioni concesse a decorrere dal 1° gennaio 1981 decadono venti anni dopo il loro rilascio.

Attualmente la SODI Scientifica SpA è certificata UNI EN ISO 9001:2000; il dispositivo AUTOVELOX 104/C-2, approvato originariamente con Decreto n. 2483 del 10.11.1993 per operare in presenza degli organi di polizia stradale, con Decreto n. 1123 del 16.05.2005, è stato riconosciuto idoneo a funzionare anche in modalità automatica, senza la presenza degli organi di polizia stradale, ed assoggettato ad un regime di verifiche iniziali e periodiche, da effettuarsi presso il costruttore, secondo le prescrizioni del relativo manuale di uso e manutenzione.

Il dispositivo TELELASER LTI 20 - 20, importato dagli Stati Uniti dalla ELTRAFF srl, approvato originariamente con Decreto n. 4199 del 08.09.1997, ai sensi dell'art. 3 del D.M. 30.11.1998 n. 6025 non può più essere commercializzato (unicamente per questioni connesse con la classificazione degli apparecchi laser), ma gli esemplari commercializzati prima del 1° marzo 2000 possono essere impiegati fino alla scadenza ventennale dell'approvazione.

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.L.vo 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. 95), e dal D.M. 29 ottobre 1997.

Il presente parere, ad ogni buon fine, viene trasmesso anche al Ministero dell'Interno - Dipartimento per la Pubblica Sicurezza - Direzione Centrale per la Polizia Stradale, Ferroviaria, delle Comunicazioni e per i Reparti Speciali della Polizia di Stato, che legge per conoscenza.