

MINISTERO DELL'INTERNO
DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA
Direzione Centrale per la Polizia Stradale, Ferroviaria,
delle Comunicazioni e per i reparti Speciali della Polizia di Stato

Prot. n. 300/A/6045/17/144/5/20/3

Roma, 7 agosto 2017

OGGETTO: Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 282 del 13 giugno 2017, pubblicato sulla G.U. il 31 luglio 2017, recante "Verifiche iniziali e periodiche di funzionalità e di taratura delle apparecchiature impiegate nell'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità, modalità di segnalazione delle postazioni di controllo sulla rete stradale".

Nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica, Serie Generale n. 177 del 31 luglio 2017, è stato pubblicato il decreto ministeriale in oggetto - allegato alla presente - che detta disposizioni in merito alle procedure per eseguire l'approvazione del prototipo e le verifiche iniziali e periodiche di taratura e di funzionalità dei dispositivi e dei sistemi [1] per l'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità, nonché le modalità di segnalazione delle postazioni di controllo sulla rete stradale.

Il decreto, composto da soli cinque articoli, è corredato da un allegato che traduce in apposite istruzioni tecniche gli orientamenti giurisprudenziali formati in materia, adattando le procedure di verifica, già volontariamente adottate per l'effettuazione delle verifiche di taratura e di funzionalità, al progresso tecnologico ed all'evoluzione normativa. Il decreto recepisce, inoltre, la pronuncia della Corte Costituzionale n. 113 del 18 giugno del 2015 che ha dichiarato costituzionalmente illegittimo, in riferimento all'art. 3 della Costituzione, l'art. 45, comma 6, del codice della strada, 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.

Tralasciando, in questa sede, le istruzioni tecniche contenute nell'allegato del decreto, prioritariamente rivolte ai laboratori accreditati o ai produttori dei dispositivi chiamati ad effettuare le verifiche iniziali e periodiche di taratura, appare utile esaminare le disposizioni di maggior rilievo per l'esecuzione dell'attività di accertamento da parte degli organi di polizia stradale.

1. Approvazione e verifiche di taratura.

I dispositivi ed i sistemi impiegati nell'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità sono soggetti ad approvazione del prototipo ai sensi dell'articolo 45, comma 6, del codice della strada e dell'articolo 192, comma 3, del regolamento di esecuzione e di attuazione. La procedura di approvazione del prototipo si completa con l'esecuzione congiunta, da parte di soggetti terzi accreditati, delle verifiche di taratura e funzionalità sul medesimo prototipo, finalizzate a determinare l'idoneità del dispositivo o sistema a svolgere il servizio richiesto. Al termine della procedura, qualora le verifiche abbiano dato esito positivo, il competente ufficio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti emette un decreto di approvazione del prototipo.

Ogni esemplare dei dispositivi e dei sistemi approvati secondo tale procedura, prima di essere posto in funzione, deve essere sottoposto anche a verifiche iniziali di taratura e di funzionalità, al fine di accertare che le prestazioni corrispondano al prototipo approvato.

La verifica di taratura, volta a valutare la precisione delle misure eseguite o l'errore dell'indicazione della velocità rilevata, deve essere eseguita da un soggetto terzo, ovvero anche dal produttore o dall'utilizzatore, a condizione che siano accreditati da ACCREDIA o da altri organismi di accreditamento. L'esito positivo della verifica di taratura comporta il rilascio di un certificato di taratura, una copia del quale deve essere conservata agli atti dell'ufficio dell'organo di polizia stradale utilizzatore, al fine di garantire la massima trasparenza, nel rispetto dei principi della legge n. 241/90.

2. Verifiche iniziali e periodiche di funzionalità.

Diversamente dalle verifiche di taratura, le verifiche di funzionalità, sia iniziali che periodiche, sono finalizzate a valutare la capacità del singolo dispositivo o sistema di fornire indicazioni attendibili ed utilizzabili nelle condizioni di normale impiego e devono essere effettuate dall'organo di polizia stradale utilizzatore, successivamente alla verifica di taratura, nel corso del primo impiego.

Si tratta di attività ulteriori rispetto a quelle di manutenzione e/o revisione previste dal manuale d'uso, che consistono in una verifica dell'integrità del dispositivo o del sistema e dei relativi sigilli apposti, nonché della loro capacità di attribuire correttamente le misure effettuate ai veicoli rilevati. Ovviamente, a tali verifiche dovranno seguirne delle ulteriori in relazione alle funzionalità ed alle caratteristiche proprie del singolo dispositivo o sistema.

L'operatore dovrà eseguire le verifiche di funzionalità, sia iniziali che periodiche, su strada aperta al pubblico passaggio, nelle condizioni di normale impiego, anche in tempi successivi o in strade diverse, e dovrà avere cura di catturare il transito casuale di veicoli sufficientemente differenziati sia per la categoria che per la velocità. Per una più esatta valutazione dei rilevamenti, si può anche ricorrere al simultaneo impiego di un sistema ausiliario di rilevazione della velocità, il cui utilizzo, tuttavia, non è imposto come obbligatorio [2]. I rilevamenti oggetto di verifica devono essere almeno 20 per i dispositivi operanti in modalità istantanea e almeno 100 per i dispositivi o sistemi operanti in modalità media.

Il dispositivo operante in modalità istantanea deve essere posto immediatamente fuori servizio, per essere successivamente ripristinato a cura del produttore, ovvero da soggetto a ciò abilitato, e sottoposto a nuova verifica se, per un numero di rilevamenti superiore al 5% del totale effettuato, alternativamente:

- fornisce indicazioni palesemente errate;
- non fornisce alcuna indicazione;
- non è in grado di attribuire le misure di velocità ai veicoli rilevati;

- fornisce indicazioni di velocità sensibilmente differenti dal valore misurato dallo strumento campione (ove eventualmente utilizzato).

Il dispositivo operante in modalità media, lungo un tratto di strada compreso tra due stazioni di rilevamento, in ingresso ed in uscita, andrà incontro alle medesime conseguenze se, alternativamente:

- non è in grado di acquisire correttamente le immagini, per ognuna delle stazioni di rilevamento;
- non è in grado di riconoscere le targhe dei veicoli rilevati (ove il sistema sia dotato di questa funzione), per ognuna delle stazioni di rilevamento;
- non è in grado di classificare i veicoli rilevati almeno in macro classi (ove il sistema sia dotato di questa funzione), in ognuna delle stazioni di rilevamento, per un numero di rilevamenti superiore al 10% del totale dei rilevamenti effettuati;
- per l'intero tratto, il sistema non è in grado di operare correttamente gli accoppiamenti [3] delle immagini dei veicoli in transito sotto le due stazioni, per un numero di rilevamenti superiore al 5% del totale dei rilevamenti effettuati.

Per la peculiarità delle operazioni da eseguire, incompatibili con l'attività di accertamento, il decreto vieta l'utilizzazione delle loro risultanze ai fini dell'applicazione delle sanzioni per violazione di norme di comportamento durante le operazioni di verifica.

L'operatore che esegue le verifiche di funzionalità, sia iniziali che periodiche, deve redigere un verbale, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 2700 del Codice Civile, nel quale dia atto delle operazioni effettuate e dell'esito delle stesse, secondo quanto disposto dal capo 5 del decreto. Il verbale sottoscritto deve essere conservato, unitamente agli altri documenti inerenti al dispositivo o sistema, presso l'ufficio dell'organo di polizia stradale utilizzatore.

Allo scopo di semplificare ed uniformare l'attività di verifica da parte degli organi di polizia, il decreto ha previsto due distinti modelli di verbale (uno per la verifica iniziale o periodica dei dispositivi operanti in modalità istantanea e l'altro per la verifica iniziale o periodica dei dispositivi/sistemi operanti in modalità media) che possono essere anche integrati ed adattati alle specificità del dispositivo o sistema oggetto di verifica. Naturalmente, è fatta salva la possibilità di proporre ed utilizzare diversi verbali di verifica che tengano conto di funzionalità particolari di dispositivi o sistemi che dovranno, però, essere autorizzati in fase di approvazione del prototipo.

In considerazione del fatto che le verifiche di funzionalità sono eseguite sempre successivamente a quelle di taratura, è opportuno che l'operatore che effettua le operazioni di verifica inserisca nel relativo verbale anche il riferimento all'ultimo certificato di taratura conseguito, indicandone il numero, la data di esecuzione ed il laboratorio che l'ha svolta.

Inoltre, al fine di fornire all'interessato una puntuale informazione sulla regolarità del dispositivo o del sistema con il quale è stato compiuto l'accertamento, i verbali di contestazione della violazione del superamento dei limiti di velocità dovranno recare, nella parte della motivazione, l'indicazione dell'esistenza dell'approvazione e della regolare esecuzione delle verifiche di taratura e di funzionalità [4].

3. Termine entro il quale effettuare le verifiche iniziali e periodiche di taratura e funzionalità.

Fatto salvo il regime transitorio di cui al successivo paragrafo 3.1, il decreto stabilisce che le verifiche iniziali di taratura e funzionalità di ogni esemplare dei dispositivi approvati e di ogni sistema installato debbano essere eseguite, prima che vengano posti in funzione, sin dalla data di pubblicazione (31 luglio 2017).

Inoltre, le verifiche periodiche di taratura e di funzionalità devono essere eseguite con cadenza annuale a far data dalla esecuzione della rispettiva verifica iniziale di taratura e di funzionalità.

Sarà cura dell'organo di polizia stradale utilizzatore provvedere a far pervenire tempestivamente al laboratorio accreditato il dispositivo da sottoporre a verifica di taratura ovvero, in caso di utilizzo di sistemi fissi operanti in modalità media, segnalare all'ente proprietario l'imminente scadenza del termine. A tal fine, può essere utile concordare con congruo anticipo la tempistica delle operazioni, in modo tale da scongiurare il rischio che, a causa dell'eccessivo numero di strumenti da sottoporre a verifica, il laboratorio non riesca a soddisfare per tempo tutte le richieste.

Una volta ottenuto il certificato di taratura, prima di riprendere l'attività di accertamento, l'organo di polizia stradale utilizzatore dovrà procedere alle verifiche di funzionalità nelle modalità indicate.

I dispositivi o sistemi che non vengano sottoposti entro i termini previsti alle verifiche di taratura e di funzionalità o che non superino con esito positivo entrambe le prove, non possono essere utilizzati e devono essere posti immediatamente fuori servizio: per poter essere nuovamente impiegati, i dispositivi o sistemi che non hanno superato le verifiche dovranno essere ripristinati dal produttore, o da altro soggetto abilitato e, successivamente, essere sottoposti a nuova verifica; quelli che non sono stati verificati entro i termini previsti dovranno, invece, semplicemente superare le verifiche di taratura e di funzionalità.

3.1. Regime transitorio per i dispositivi ed i sistemi già in uso alla data del 31 luglio 2017.

L'art. 5 del decreto fa salve le verifiche di taratura regolarmente eseguite alla data di pubblicazione del 31 luglio 2017, unitamente alle verifiche di funzionalità, secondo le previgenti procedure e disposizioni, sui dispositivi o sistemi per i quali la taratura sia stata imposta nel decreto di approvazione o sia stata effettuata per libera scelta dell'utilizzatore. Tali strumenti saranno, pertanto, sottoposti alle verifiche di

taratura e di funzionalità, secondo le nuove procedure, alla prima taratura utile successiva alla pubblicazione del decreto, secondo le scadenze indicate dal paragrafo 1.5 del medesimo decreto [5].

4. Modalità di impiego delle postazioni di controllo.

Gli organi di polizia stradale che utilizzano i dispositivi ed i sistemi di controllo della velocità devono assicurarsi che la postazione di controllo sia efficacemente segnalata e resa visibile, nonché collocata ad un'adeguata distanza, sia dal segnale che indica l'attività di accertamento, sia dal segnale riportante il limite massimo di velocità.

Il capo 7 del decreto contiene puntuali disposizioni relative alla corretta apposizione della segnaletica per il preavviso dell'attività di accertamento e per la visibilità della postazione di rilevamento, riprendendo anche le indicazioni contenute nella Direttiva del Ministro dell'Interno del 21 luglio 2017 prot. n. 300/A/5620/17/144/5/20/3 (5).

Il mancato rispetto di tali disposizioni, trattandosi di norme contenute in un decreto avente rango di fonte secondaria, comporta delle conseguenze sull'attività di accertamento e su quella sanzionatoria, sotto il profilo della legittimità dell'accertamento medesimo.

4.1. Segnalazione delle postazioni di controllo.

Per le caratteristiche e le modalità d'impiego dei segnali e dei dispositivi di segnalazione luminosa, è stato richiamato il decreto interministeriale (Ministro dei Trasporti e Ministro dell'Interno) del 15 agosto del 2007 che viene integrato con ulteriori indicazioni relative alle distanze tra tali segnali e la postazione di controllo. In merito, il paragrafo 7.1 del decreto in oggetto ritiene adeguata una distanza minima pari a quella indicata nell'art. 79, comma 3, del regolamento di esecuzione, in relazione al tipo di strada [6]:

- 250 m per le autostrade e le strade extraurbane principali,
- 150 m per le strade extraurbane secondarie e urbane di scorrimento,
- 80 m sulle altre strade.

La distanza massima non può essere superiore a 4 km e, tra il segnale di indicazione ed il luogo di effettivo rilevamento, non vi devono essere intersezioni stradali; in presenza di intersezioni, infatti, il messaggio deve essere ripetuto dopo le stesse [7].

Le medesime regole valgono per le postazioni di controllo temporanee, da intendersi quelle non fisse, che possono essere spostate e rimosse al termine dell'attività di accertamento. Tuttavia, l'attività di accertamento effettuata con tali dispositivi deve essere presegnalata con segnali temporanei che, per caratteristiche, siano del tutto simili a quelli permanenti. I segnali collocati in modo permanente sulla strada possono, tuttavia, essere utilizzati per l'attività di accertamento con dispositivi di rilevamento temporanei, a condizione che la posizione di questi ultimi sia stata oggetto di una preventiva e concordata pianificazione [8] ed il loro impiego in quel tratto di strada non sia occasionale ma, per la frequenza dei controlli, assuma il carattere di sistematicità [9].

Pertanto, l'operatore, durante i servizi di prevenzione e repressione degli eccessi di velocità con dispositivi temporanei, nello scegliere la posizione della postazione di controllo, oltre a rispettare le distanze indicate, dovrà anche tenere in considerazione che potrà usufruire dei segnali o dispositivi di segnalazione collocati in modo permanente sulla strada solo se quel tratto è oggetto di sistematica e pianificata attività di controllo. In caso contrario, l'attività di accertamento dovrà essere segnalata con segnali o dispositivi temporanei.

4.2. Visibilità delle postazioni di controllo.

Le postazioni di controllo, sia fisse che temporanee, oltre ad essere presegnalate, devono anche essere rese visibili. In merito, il decreto dispone che possano essere utilizzati i segnali con il simbolo delle figure II.109, 110/a, 110/b e 111 del regolamento di esecuzione, a seconda dell'organo di polizia stradale utilizzatore. Congiuntamente o alternativamente a tali segnali, la visibilità può essere assicurata anche dalla presenza di personale in uniforme o dell'autoveicolo di servizio contraddistinto dalle insegne di istituto, ovvero dal dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu di cui all'art. 177 CdS, posto anche su veicoli di serie.

Nei casi in cui la postazione di controllo sia posizionata sul lato opposto al senso di marcia, la stessa deve essere segnalata con segnale, posto nelle immediate vicinanze della stessa, riportante il simbolo dell'organo di polizia stradale operante, orientato in modo da essere visibile dal senso di marcia sottoposto al controllo. Se, invece, l'attività di controllo è effettuata su entrambi i sensi di marcia, con dispositivi approvati per tale utilizzo, collocati su un solo lato della strada, il segnale sopra richiamato deve essere a doppia faccia in modo da essere visibile da entrambe le direzioni. La medesima postazione di controllo può essere, in alternativa, segnalata dalla presenza degli organi di polizia stradale, con o senza veicoli, che potranno posizionarsi su uno dei due lati della carreggiata.

Conformemente alle disposizioni contenute nell'allegato tecnico alla direttiva del Ministro dell'Interno del 21 luglio 2017, è stato eliminato l'obbligo di utilizzare segnaletica luminosa o intermittente per rendere visibile la postazione di controllo, o di utilizzare colorazioni particolari per la visibilità dei contenitori (box) o dei supporti (pali) dei dispositivi di controllo.

4.3. Distanza dal segnale indicante il limite massimo di velocità.

Dopo aver richiamato le disposizioni dell'art. 25, comma 2, della legge n. 120/2010, il decreto precisa che la distanza di un chilometro ivi prevista vale solo in caso di controllo a distanza delle violazioni e sulle

strade in cui il limite imposto è diverso da quello fissato, in linea generale, per la categoria di strada, ovvero, in particolare, per la categoria di veicolo, dall'articolo 142, commi 1 e 3, CdS.

Rimandando alla lettura del decreto per le ulteriori disposizioni sul punto, l'aspetto che qui interessa sottolineare è quello relativo alla distanza da osservare in caso di utilizzo di dispositivi di rilevamento che eseguono l'accertamento con veicolo in avvicinamento, come ad esempio il telelaser. In tali ipotesi, infatti, poiché il punto di accertamento non coincide con la posizione della postazione di rilevamento, la distanza di un chilometro dal segnale deve essere calcolata in relazione al punto in cui viene effettivamente rilevata la violazione e non al punto di installazione del dispositivo. Pertanto, gli operatori che utilizzano dispositivi di tale tipologia dovranno prestare la dovuta attenzione nella scelta del punto ove posizionarsi: ferma restando l'osservanza delle precauzioni per la propria incolumità e per la sicurezza della circolazione, la distanza tra la loro posizione ed il segnale di divieto dovrà essere tanto superiore al chilometro quanto lungo sia il raggio di azione del dispositivo utilizzato.

* * *

I Signori Prefetti estenderanno il contenuto della Presente ai Corpi o Servizi di Polizia Municipale e Provinciale.

IL DIRETTORE CENTRALE

Sgalla

[1] Secondo il paragrafo 1.1 del decreto, i termini "dispositivo", "apparecchiatura" e "mezzo tecnico" sono sinonimi ed indicano il singolo strumento idoneo ad effettuare l'accertamento (ad es. l'autovelox); il termine "sistema", invece, indica l'insieme operativo di più dispositivi (ad es. il SICVe Tutor).

[2] La finalità della verifica di funzionalità non è, infatti, quella di accertare se il dispositivo o sistema abbia misurato correttamente la velocità dei veicoli rilevati (parametro oggetto di verifica di taratura), bensì che abbia attribuito la misura effettuata ad una certa percentuale di veicoli.

[3] Il decreto specifica che per corretto accoppiamento deve intendersi la rappresentazione del medesimo veicolo nella coppia di immagini.

[4] Al tal fine, potrebbe essere esaustiva una frase di questo tenore: "L'accertamento è stato compiuto con sistema/dispositivo approvato da parte del _____ (indicare il competente ufficio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) con decreto n. _____ del _____, provvisto del certificato di taratura n. _____ del _____ e sottoposto a verifica di funzionalità come da documentazione disponibile agli atti dell'ufficio".

[5] Esempio n.1: il dispositivo o sistema le cui verifiche di taratura e di funzionalità sono state eseguite (volontariamente o perché imposte dal decreto di approvazione) il 14 luglio 2016, per poter essere impiegato, deve essere sottoposto immediatamente a verifiche iniziali di taratura e di funzionalità.

Esempio n. 2: il dispositivo o sistema le cui verifiche di taratura e di funzionalità sono state eseguite (volontariamente o perché imposte dal decreto di approvazione) il 10 maggio 2017, dovrà essere sottoposto a verifiche iniziali di taratura e funzionalità entro il 10 maggio 2018 in quanto, dall'ultima verifica, non è ancora trascorso il termine annuale indicato nel paragrafo 1.5 del decreto.

[6] Il decreto fa comunque salva la possibilità di adottare distanze superiori in relazione al particolare andamento plano-altimetrico della strada ed allo stato dei luoghi.

[7] La ripetizione non è, tuttavia, necessaria in presenza di immissioni di una strada privata o da un'area privata e diramazioni, queste ultime da intendersi quali strade a senso unico che si diramano in due direzioni sempre a senso unico.

[8] Come indicato nell'allegato tecnico della Direttiva del Ministro dell'Interno del 21 luglio 2017, la pianificazione dei servizi di controllo con misuratori di velocità è quella che viene possibilmente definita in seno alla conferenza provinciale permanente di cui all'art. 11 del D.lgs. 300/1999 e finalizzata ad evitare una dannosa sovrapposizione dei servizi.

[9] Valgono sul punto le medesime considerazioni riportate nella nota 10 dell'allegato tecnico della Direttiva del Ministro dell'Interno del 21 luglio 2017: "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 sopracitati, 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 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*