

Decreto del ministero delle
Infrastrutture e dei trasporti
11 aprile 2024
Pubblicato sulla "Gazzetta
Ufficiale" del 28 maggio 2024 n.
123

Decreto Autovelox, 12 mesi di tempo per l'adeguamento alle nuove regole

Modalità di collocazione e uso dei dispositivi o mezzi tecnici di controllo, finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni delle norme di comportamento di cui all'art. 142 del decreto-legge 285 del 1992

IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI
di concerto con
IL MINISTRO DELL'INTERNO

Visto il regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati);

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante «Nuovo codice della strada»;

Visto l'art. 4, comma 1, del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2002, n. 168, che prevede la possibilità per gli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, di utilizzare o installare, sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali, dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni alle norme di comportamento di cui agli articoli 142, 148 e 176 del medesimo decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nel rispetto delle direttive fornite dal Ministero dell'interno, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e previa informazione agli automobilisti, ferma restando la possibilità di utilizzare i predetti dispositivi sulle restanti tipologie di strade, ovvero su singoli tratti di esse, individuati con apposito decreto del prefetto;

Visto il decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, recante «Codice in materia di protezione dei dati personali»;

Vista la legge 29 luglio 2010, n. 120, recante «Disposizioni in materia di sicurezza stradale», e, in partico-

lare, l'art. 25, comma 2, che stabilisce che «Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'interno, sentita la Conferenza Stato-città ed autonomie locali, è approvato il modello di relazione di cui all'art. 142, comma 12-quarter, del decreto legislativo n. 285 del 1992, introdotto dal presente articolo, e sono definite le modalità di trasmissione in via informatica della stessa, nonché le modalità di versamento dei proventi di cui al comma 12-bis agli enti ai quali sono attribuiti ai sensi dello stesso comma. Con il medesimo decreto sono definite, altresì, le modalità di collocazione e uso dei dispositivi o mezzi tecnici di controllo, finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni delle norme di comportamento di cui all'art. 142 del decreto legislativo n. 285 del 1992, che fuori dei centri abitati non possono comunque essere utilizzati o installati ad una distanza inferiore ad un chilometro dal segnale che impone il limite di velocità»;

Visto, altresì, l'art. 61 della citata legge n. 120 del 2010, che prevede che «Agli enti locali è consentita l'attività di accertamento strumentale delle violazioni al decreto legislativo n. 285 del 1992 soltanto mediante strumenti di loro proprietà o da essi acquisiti con contratto di locazione finanziaria o di noleggio a canone fisso, da utilizzare ai fini dell'accertamento delle violazioni esclusivamente con l'impiego del personale dei corpi e dei servizi di polizia locale, fatto salvo quanto previsto dall'art. 5 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 giugno 1999, n. 250»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante il «Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della strada»;

Visto il decreto del Ministro dei lavori pubblici 29

ottobre 1997, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 292 del 16 dicembre 1997, recante «Approvazione di prototipi di apparecchiature per l'accertamento dell'osservanza dei limiti di velocità e loro modalità di impiego»;

Visto il decreto del Ministro dei trasporti 15 agosto 2007, adottato di concerto con il Ministro dell'interno, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana 23 agosto 2007, n. 195, recante «Attuazione dell'art. 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»;

Visto il decreto del Ministro dell'interno 15 agosto 2017, recante la direttiva sui comparti di specialità delle Forze di polizia e sulla razionalizzazione dei presidi di polizia, in attuazione di quanto previsto dagli articoli 2 e 3 del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 177;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 13 giugno 2017, n. 282, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 177 del 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»;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 30 dicembre 2019, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 42 del 20 febbraio 2020, recante «Disposizioni in materia di destinazione dei proventi delle sanzioni a seguito dell'accertamento delle violazioni dei limiti di velocità», adottato in attuazione di quanto previsto dall'art. 25, comma 2, primo periodo, della citata legge n. 120 del 2010;

Vista la deliberazione in materia di videosorveglianza dell'8 aprile 2010 adottata dal Garante per la protezione dei dati personali, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana del 29 aprile 2010, n. 99;

Vista la direttiva del Ministro dell'interno 21 luglio 2017, finalizzata a garantire un'azione coordinata delle Forze di polizia per la prevenzione e il contrasto ai comportamenti che sono le principali cause di incidenti stradali;

Considerato che è stato già adottato il citato decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 30 dicembre 2019, attuativo di quanto previsto dal predetto art. 25, comma 2, primo periodo e che si rende necessario dare completa attuazione alla citata disposizione, adottando anche il decreto previsto dal medesimo art. 25, comma 2, ultimo periodo;

Ritenuto necessario dare attuazione alle disposizioni contenute nell'art. 25, comma 2, secondo periodo, della citata legge 29 luglio 2010, n. 120, relativamente alla necessità di definire le modalità di collocazione e uso dei dispositivi o mezzi tecnici di controllo, finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni delle norme di comportamento di cui all'art. 142 del decreto legislativo n. 285 del 1992;

Considerato che la finalità che il suddetto art. 25, comma 2, ultimo periodo, persegue in via esclusiva è quella della tutela della sicurezza della circolazione e

che l'uso degli strumenti da utilizzare ai sensi della medesima disposizione deve tenere conto di tale obiettivo e di reali esigenze di deterrenza e di stimolo di comportamenti virtuosi, posto che, ai sensi dello stesso art. 25, comma 2, ultimo inciso, si precisa che, fuori dei centri abitati, non possono comunque essere utilizzati o installati i dispositivi previsti dal medesimo articolo ad una distanza inferiore ad un chilometro dal segnale che impone il limite di velocità;

Acquisito il parere della Conferenza Stato-città ed autonomie locali reso nella seduta del 21 marzo 2024;

Acquisito il parere favorevole del Garante per la protezione dei dati personali espresso nell'adunanza del 11 gennaio 2024;

Decreta:

ARTICOLO 1

Oggetto e ambito di applicazione

1. Il presente decreto definisce le modalità di collocazione delle postazioni di controllo ove sono installati i dispositivi e i sistemi di misurazione delle violazioni delle norme di comportamento di cui all'art. 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, nonché le modalità d'uso di tali dispositivi e sistemi.

2. Fermo restando quanto previsto dall'art. 6, comma 1, le disposizioni di cui al presente decreto, al fine di garantire omogeneità e uniformità nelle attività di controllo della velocità dei veicoli da parte degli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, comma 1, del citato decreto legislativo n. 285 del 1992, si applicano ai dispositivi, alle postazioni di controllo e ai sistemi di misurazione della velocità sia di nuova installazione che già esistenti alla data dell'entrata in vigore del presente decreto.

3. Restano ferme, per gli aspetti relativi alle verifiche di funzionalità e di taratura dei dispositivi e dei sistemi impiegati nell'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità, le pertinenti previsioni del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 13 giugno 2017, n. 282. Restano ferme, altresì, le eventuali prescrizioni e modalità di rilevamento contenute nei provvedimenti di approvazione o di omologazione dei dispositivi o sistemi impiegati. Resta fermo quanto previsto dall'art. 6, comma 1.

4. Le disposizioni di cui al presente decreto non si applicano alle postazioni fisse, mobili o a bordo di veicoli in movimento, definite ai sensi dell'art. 2, presiedute e per le quali è effettuata la contestazione immediata delle violazioni.

5. L'utilizzo dei dispositivi, delle postazioni e dei sistemi di misurazione della velocità in ogni caso tiene conto dell'esigenza di evitare duplicazioni, sovrapposizioni o interferenze tra i diversi servizi sul medesimo tratto stradale.

ARTICOLO 2

Definizioni

1. Ai fini del presente decreto si intende per:

a) Codice: il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, recante «Nuovo codice della strada»;

b) Regolamento: il decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante il regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada;

c) organi di polizia stradale: gli organi, e i dipendenti operatori, di cui all'art. 12, comma 1, del Codice;

d) dispositivo: qualsiasi strumento, apparecchiatura o mezzo tecnico di controllo utilizzato per il rilevamento della velocità dei veicoli;

e) dispositivo a funzionamento manuale: dispositivo che, in base alle condizioni di approvazione od omologazione, richiede necessariamente la presenza dell'operatore per l'installazione, il rilevamento e l'accertamento della violazione;

f) dispositivo a funzionamento automatico: dispositivo che, in base alle condizioni di approvazione od omologazione, funziona in modo automatico;

g) sistema: l'insieme di dispositivi utilizzati in due o più postazioni di controllo, finalizzato al rilevamento della velocità media su un tratto stradale;

h) postazione di controllo (o postazione): l'insieme composto dal dispositivo, o da più dispositivi relativi alla medesima sezione di rilevamento, e dalle altre componenti complementari, quali, in via esemplificativa, protezioni, box, supporti, sostegni, veicoli e operatori degli organi di polizia stradale, necessari per il funzionamento dei dispositivi stessi. La postazione può essere:

1) mobile: quando i dispositivi sono installati in modalità di attivazione temporanea in una postazione, variabile o predeterminata, dell'infrastruttura stradale; i dispositivi installati in tali postazioni possono essere tenuti in mano dagli operatori di polizia stradale o alloggiati all'interno di veicoli in sosta fuori dalla carreggiata, ovvero collocati su cavalletti o in strutture rimovibili o non poste fuori dalla carreggiata; per tali dispositivi è necessario il presidio, anche solo a distanza dal dispositivo, da parte degli organi di polizia stradale in fase di accertamento dell'infrazione;

2) fissa: quando i dispositivi sono installati in modalità di attivazione permanente in una postazione determinata, collocata in un preciso punto dell'infrastruttura stradale; per tali dispositivi è possibile il funzionamento automatico senza la necessità del presidio degli organi di polizia in fase di accertamento dell'infrazione; rientrano tra le postazioni fisse quelle attrezzate in modo stabile per l'installazione anche solo temporanea dei dispositivi;

3) presidiata: postazione fissa o mobile presso la quale l'operatore di polizia stradale è presente, anche a distanza dal dispositivo, al fine di controllarne in continuo il funzionamento;

4) non presidiata: postazione fissa presso la quale non è presente, neanche a distanza, l'operatore di polizia stradale e sono installati dispositivi o sistemi a funzionamento automatico;

i) sezione di rilevamento: la sezione stradale in cui avviene l'effettiva rilevazione della velocità individuata in funzione della tipologia del dispositivo e della modalità di rilevamento adottate, non necessariamente coincidente con quella di installazione del dispositivo nella postazione di controllo;

l) rilevamento a distanza: rilevamento della velocità effettuato con dispositivi o sistemi che consentono l'accertamento della violazione a distanza di spazio o di tempo rispetto al luogo e al momento del compimento della violazione, sulla base dei dati e delle immagini registrate, con contestazione differita;

m) modalità di attivazione temporanea: quando i dispositivi sono utilizzati in modo non continuativo in postazioni mobili (variabili o predeterminate) ivi comprese le postazioni a bordo veicolo in movimento; per tale modalità è necessario il presidio, anche solo a distanza dal dispositivo, degli organi di polizia stradale;

n) modalità di attivazione permanente: quando i dispositivi sono utilizzati in modo continuativo, sulla base delle esigenze di gestione e manutenzione degli organi di polizia stradale che possono disporre l'impiego anche solo in determinati giorni e in orari limitati, in postazioni fisse; per tale modalità è possibile il funzionamento automatico, senza la necessità del presidio degli organi di polizia in fase di accertamento dell'infrazione;

o) dispositivi a bordo veicolo in movimento: quando i dispositivi sono installati in modalità di attivazione temporanea a bordo di veicoli per la misura della velocità in maniera dinamica, ovvero «a rilevamento dinamico»; per tali dispositivi è sempre necessario il presidio da parte degli organi di polizia in fase di accertamento dell'infrazione;

p) contestazione differita: quando la violazione non è immediatamente contestata al trasgressore;

q) attività di «data entry»: processo, o parte di esso, di inserimento di dati in un dispositivo o sistema elettronico, nonché di inserimento di dati da un file digitale a un altro o da un documento fisico a uno digitale, ovvero di digitalizzazione di dati;

r) titolare del trattamento dei dati: l'amministrazione da cui dipende l'organo di polizia stradale di cui alla lettera c) che procede all'accertamento e che determina i mezzi del trattamento dei dati personali, per il perseguimento delle finalità previste dalla legge ai sensi dell'art. 4, paragrafo 1, punto 7), del regolamento (UE) 2016/679.

ARTICOLO 3

Condizioni per la collocazione delle postazioni di controllo

1. Le condizioni tecniche per la collocazione delle postazioni di cui all'art. 2, comma 1, lettera h), sono disciplinate nell'allegato A, che costituisce parte integrante del presente decreto.

2. Le postazioni fisse sono collocate esclusivamente a seguito di valutazione dell'ente proprietario della strada, anche su richiesta dell'organo di polizia stradale che le utilizza.

3. Per la contestazione differita delle violazioni sono collocate, in via ordinaria, postazioni fisse. Laddove non sia possibile, per motivi connessi all'infrastruttura stradale o per altre ragioni obiettive, l'installazione di una postazione fissa in un preciso punto della predetta infrastruttura, è consentita la collocazione di postazioni mobili.

4. Le postazioni fisse o mobili possono essere collocate sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali di cui all'art. 2, comma 2, lettere A e B, del Codice, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2002, n. 168. Per le restanti tipologie di strade le medesime postazioni possono essere collocate esclusivamente sui tratti di strada individuati dal prefetto ai sensi dell'art. 4 del citato decreto-legge n. 121 del 2002, sia in ambito extraurbano che in ambito urbano, nel rispetto dell'art. 11, comma 3, del Codice nonché delle condizioni indicate nell'allegato A di cui al comma 1 del presente articolo ed esclusivamente per l'ambito extraurbano, nel rispetto delle caratteristiche geometriche delle infrastrutture stradali. In ogni caso, la gestione delle postazioni fisse o mobili è riservata esclusivamente agli organi di polizia stradale, in conformità alle disposizioni di cui all'art. 4 del presente decreto.

5. L'uso di dispositivi a bordo di un veicolo in movimento, quando sono utilizzati senza contestazione immediata della violazione, è consentito sulle strade o sui tratti di strada indicati dal comma 4, nei casi in cui non sia possibile collocare postazioni fisse o mobili.

6. La segnalazione e la visibilità delle postazioni di controllo sono disciplinate dal Capo 7 dell'allegato al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 13 giugno 2017, n. 282. La visibilità della postazione di controllo attuata attraverso dispositivi a bordo veicolo in movimento è garantita dall'installazione sopra il veicolo di un segnale luminoso o a messaggio variabile riportante la dicitura "rilevamento dinamico velocità", abbinato al dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu di cui all'art. 177 del Codice, che deve essere in funzione durante il rilevamento.

ARTICOLO 4

Utilizzazione delle postazioni fisse o mobili

1. In conformità a quanto previsto dal decreto del Ministro dell'interno 15 agosto 2017, le postazioni fisse o mobili e i dispositivi a bordo di un veicolo in movimento, di cui all'art. 3, possono essere utilizzati per il rilevamento a distanza delle violazioni esclusivamente:

a) sulle strade di tipo A, di cui all'art. 2, comma 2, del Codice, dagli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, comma 1, lettere a) ed f), del Codice;

b) per tutti gli altri tipi di strada di cui all'art. 2, comma 2, del Codice, dagli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, comma 1, nel rispetto dei criteri della pianificazione operativa concordata in sede di Conferenza Provinciale Permanente istituita ai sensi dell'art. 11 del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300.

2. Al fine di tener conto dell'esigenza di evitare duplicazioni, sovrapposizioni nonché di assicurare che il controllo del rispetto dei limiti di velocità risulti efficace, evitando, nel contempo, la contestuale effettuazione di più rilevamenti sul medesimo tratto di strada o nello stesso arco temporale, nella pianificazione operativa di cui al comma 1, il prefetto, ferma restando la possibilità di considerare ogni elemento utile per le fi-

nalità di cui al presente comma, tiene conto in particolare dei seguenti elementi e obiettivi:

a) eventuale presenza anche di postazioni fisse lungo lo stesso tratto di strada;

b) possibilità di collocare la postazione mobile in condizione di elevata sicurezza, per gli operatori di polizia stradale e per gli utenti della strada, nel tratto stradale oggetto del potenziale controllo;

c) programmazione, con riferimento alle strade o ai tratti di strade in cui operano diversi organi di polizia stradale, di pianificazioni operative coerenti con le esigenze di coordinamento, funzionalità e razionalizzazione dell'espletamento dei servizi di controllo della velocità, nonché di adeguata ed efficiente ripartizione e rotazione degli stessi.

3. Le modalità d'uso delle postazioni di cui all'art. 2, comma 1, lettera h), e le attività complementari al controllo sono disciplinate nell'allegato B, che costituisce parte integrante del presente decreto.

ARTICOLO 5

Tutela della riservatezza

1. I dispositivi di controllo utilizzati per l'accertamento dell'eccesso di velocità che consentono di documentare la violazione e, a richiesta dell'interessato, la visione successiva, sono impiegati nel rispetto della vigente normativa sul trattamento dei dati personali di cui al regolamento (UE) 2016/679 relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati, e al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, recante il Codice in materia di protezione dei dati personali.

2. Il titolare del trattamento dei dati di cui all'art. 2, comma 1, lettera r), assicura che il trattamento dei dati personali sia effettuato nel rispetto della normativa vigente in materia di protezione dei dati, assicurando, in particolare, che siano rispettati i principi di protezione dei dati di cui agli articoli 5, 24 e 25 del regolamento (UE) 2016/679 e che sia effettuato ai soli fini dell'esecuzione delle attività previste dal presente decreto.

3. Il titolare del trattamento dei dati di cui al comma 2, cui competono le decisioni in merito ai mezzi del trattamento per il perseguimento delle finalità previste dalla legge, può, nei limiti previsti dal presente decreto, affidare specifiche operazioni di trattamento a soggetti terzi, che agiscono in qualità di responsabili del trattamento, previo accordo con gli stessi sulla protezione dei dati, da stipularsi in forma scritta, ai sensi dell'art. 28 del regolamento (UE) 2016/679.

ARTICOLO 6

Disposizioni transitorie e finanziarie

1. I dispositivi già installati alla data di entrata in vigore del presente decreto, non conformi ai presupposti e alle prescrizioni contenute nell'Allegato A sono posizionati secondo le modalità di cui al medesimo Allegato A entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto. Decorso il termine di cui al primo periodo, gli stessi sono disinstallati sino all'adeguamento alle disposizioni del presente decreto.

2. All'attuazione del presente decreto si provvede con le risorse umane, finanziarie e strumentali disponibili a legislazione vigente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.

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

Allegato A

Collocazione delle postazioni di controllo

1. Individuazione dei tratti di strada dove collocare le postazioni di controllo

Per le strade di tipo C, D, E, E-bis, F e F-bis (extraurbane secondarie, urbane di scorrimento, urbane di quartiere, urbane ciclabili, locali urbane ed extraurbane, itinerari ciclopeditoni urbani ed extraurbani), oltre alle condizioni tecniche di cui al punto 2, ai fini dell'individuazione dei tratti di strada su cui collocare postazioni di controllo ai sensi dell'art. 4 del decreto-legge n. 121 del 2002, convertito con modificazioni dalla legge 1° agosto 2002, n. 168, deve ricorrere una o più delle seguenti, ulteriori specifiche condizioni:

a) elevato livello di incidentalità, documentato da un'accurata analisi del numero, della tipologia e, soprattutto, delle cause degli incidenti stradali avvenuti nel quinquennio precedente con particolare riferimento alla velocità come causa principale o concausa attraverso la produzione di dati statistici;

b) documentata impossibilità o difficoltà di procedere alla contestazione immediata sulla base delle condizioni strutturali, plano-altimetriche e di traffico, tenendo conto, tra l'altro, delle seguenti condizioni:

1) presenza di più corsie per senso di marcia, ovvero suddivisione della strada in carreggiate separate, in cui mancano spazi idonei (assenza di banchine o piazzole di dimensioni adeguate), gallerie e viadotti privi di aree per fermare i veicoli fuori della carreggiata o, comunque, in condizioni di sicurezza. Sulle strade ad unica corsia per senso di marcia, l'assenza di banchine o piazzole di dimensioni adeguate;

2) situazioni in cui l'andamento plano-altimetrico della strada limita la visibilità e condiziona in modo negativo la possibilità di fermare e di fare sostare i veicoli dei trasgressori fuori della carreggiata o, comunque, in condizioni di sicurezza, in corrispondenza del tratto di strada interessato e in quello immediatamente successivo;

3) condizioni particolari di scarsa visibilità legate, ad esempio, a fenomeni atmosferici ciclicamente ricorrenti (nebbia) che, in concomitanza con altri fattori ambientali o con le caratteristiche della strada (assenza di spazi idonei per effettuare il fermo del veicolo in condizioni di sicurezza), rendono difficile e pericolosa l'ordinaria attività di controllo da parte degli organi di polizia stradale;

4) composizione e volume del traffico (determinati, a titolo esemplificativo, dalla presenza di traffico intenso o da percentuale elevata di mezzi pesanti), che rende manifesta la difficoltà di procedere al fermo dei veicoli anche su strade ad una sola corsia per senso di marcia, soprattutto se il tratto interessato non presenta spazi idonei per lo stazionamento dei veicoli pesanti

fuori della carreggiata, o comunque in condizioni di sicurezza tali da evitare pericolo o intralcio per la circolazione stradale;

5) particolari condizioni della strada o del tratto stradale determinate dalla elevata densità di flussi veicolari e/o pedonali e dalla presenza di strutture scolastiche o aree attrezzate per bambini e dall'assenza o limitatezza di idonei spazi laterali esterni alla carreggiata, che pregiudicano, rendono pericolosa o impediscono la possibilità di fermare i veicoli in condizioni di sicurezza della circolazione. In tali casi l'utilizzo delle postazioni di controllo è limitato ad intervalli temporali, determinati dagli enti proprietari, in cui vi è maggiore afflusso o maggior presenza di utenza vulnerabile;

c) presenza di velocità operative dei veicoli, individuate da parte degli enti proprietari o dei gestori dei tratti stradali in condizioni di normale deflusso, che sono mediamente superiori rispetto ai limiti di velocità consentiti e indicati in modo adeguato con la segnaletica stradale.

2. Condizioni tecniche per la collocazione delle postazioni di controllo

2.1. Collocazione delle postazioni mobili sulle strade extraurbane

2.1.1. La postazione mobile può essere collocata esclusivamente su strade o singoli tratti di strada in cui il limite di velocità imposto dall'ente proprietario ai sensi dell'art. 142 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, non sia inferiore di oltre 20 km/h rispetto a quello massimo generalizzato previsto per le strade extraurbane dal medesimo art. 142, comma 1.

2.1.2. In deroga a quanto previsto dal punto 2.1.1, è consentita la collocazione su strade o singoli tratti di strada con limiti di velocità inferiori a quelli previsti dal medesimo punto, solo quando sussistono criticità di tracciato plano-altimetrico o di dimensioni della piattaforma stradale che ne giustificano l'imposizione, a condizione che i limiti di velocità siano segnalati con i rispettivi segnali di inizio «limite di velocità» (Figura II 50) e «fine limitazione di velocità» (Figura II 71) di cui al regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, relativamente ad un tratto stradale di estesa minima pari a:

- di tipo A: 2.000 metri;
- di tipo B: 1500 metri;
- di tipo C e F: 500 metri;
- di tipo F-bis: 250 metri.

2.1.3. Deve intercorrere una distanza di almeno 1 km tra il segnale che impone il limite di velocità e la collocazione del dispositivo, in conformità a quanto previsto dall'art. 25, comma 2, ultimo inciso della legge 29 luglio 2010, n. 120.

2.1.4. La distanza minima tra due diversi dispositivi di rilevamento della velocità puntuale deve essere almeno pari a:

- strade di tipo A: 4.000 metri;
- strade di tipo B: 3.000 metri;
- strade di tipo C, F e F-bis: 1.000 metri.

2.2. Collocazione delle postazioni mobili sulle strade urbane

2.2.1. Strade di tipo D (strade urbane di scorrimento): la postazione mobile può essere collocata esclusivamente se il limite massimo di velocità consentito è pari a quello generalizzato proprio del corrispondente tipo di strada, comunque non inferiore a 50 km/h; è consentita l'installazione in tratti con limite di velocità inferiore a quello massimo generalizzato, indicato attraverso la specifica segnaletica verticale, solo quando sussistono criticità di tracciato plano-altimetrico o di dimensioni della piattaforma stradale ovvero condizioni di significativa incidentalità stradale che giustificano l'imposizione di limiti di velocità inferiori, ed esclusivamente quando tale limite di velocità sia esteso ad un tratto di almeno 400 metri.

2.2.2. Strade di tipo E ed F (strade urbane di quartiere e urbane locali): è possibile collocare la postazione mobile solo se il limite massimo di velocità consentita è pari a 50 km/h.

2.2.3. Strade urbane di tipo E-bis (strade urbane ciclabili): è possibile collocare la postazione mobile solo se il limite massimo di velocità è pari a quello proprio del corrispondente tipo di strada (30 km/h).

2.2.4. Strade urbane di tipo F-bis (itinerari ciclopedonali): è possibile collocare la postazione mobile solo se il limite di velocità consentito che non può essere comunque inferiore a 30 km/h, è indicato attraverso la specifica segnaletica verticale e riferito ad un tratto stradale di estesa minima di almeno 250 metri.

2.2.5. La distanza minima tra due diversi dispositivi, sul medesimo tratto stradale, deve essere pari almeno a 1000 metri sulle strade di tipo D e a 500 metri per le strade di tipo E e F, anche nei confronti di eventuali postazioni fisse.

2.2.6. La distanza tra il segnale del limite di velocità e la postazione di controllo deve essere valutata in relazione alle caratteristiche della strada, e deve essere comunque non inferiore a 200 metri per le strade di tipo D (strade urbane di scorrimento) e a 75 metri per tutte le altre strade.

2.3. Collocazione delle postazioni fisse sulle strade extraurbane

2.3.1. Nei tratti di strada di tipo A, B, C ed F (autostrade, extraurbane principali, extraurbane secondarie, extraurbane locali): il limite massimo di velocità consentito, di norma, deve essere pari o comunque non inferiore di oltre 20 km/h rispetto a quello generalizzato del corrispondente tipo di strada. In deroga a quanto previsto dal primo periodo, la collocazione delle postazioni fisse sui medesimi tratti di strada è consentita qualora la riduzione della velocità di oltre 20 km/h sia dovuta a criticità di tracciato plano-altimetrico o di dimensioni della piattaforma stradale ovvero a condizioni di significativa incidentalità stradale che ne giustificano l'imposizione.

2.3.2. Nei tratti di strada di tipo F-bis (itinerari ciclopedonali su strade extraurbane) su cui si intende installare i dispositivi, il limite massimo di velocità consentito deve essere comunque non inferiore a 30 km/h, salvo che non sussistano criticità di tracciato plano-altimetrico o di dimensioni della piattaforma stradale che giustificano l'imposizione di limiti di velocità inferiori.

2.3.3. I limiti di velocità inferiori rispetto a quelli generalizzati previsti per il corrispondente tipo di strada devono essere debitamente segnalati con i rispettivi segnali "limite massimo di velocità" (Figura II 50) e "fine limitazione di velocità" (Figura II 71) di cui al regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada relativamente ad una estesa stradale pari a:

- strade di tipo A: 2.000 metri;
- strade di tipo B: 1.500 metri;
- strade di tipo C ed F: 500 metri;
- strade di tipo F-bis: 250 metri.

2.3.4. Il controllo della velocità media è consentito sulle strade di tipo A e B (autostrade ed extraurbane principali) e C (extraurbane secondarie).

La collocazione di sistemi di misurazione della velocità media è possibile a condizione che i tratti oggetto di rilevazione siano:

- a) caratterizzati da una velocità consentita uniforme;
 - b) privi di diramazioni e svincoli (ingressi o uscite);
- è ammessa la sola presenza di ingressi e/o uscite esclusivamente nell'ipotesi in cui i flussi, rispettivamente entranti e uscenti, rappresentino statisticamente un valore non significativo.

L'estesa dei tratti sottoposti al controllo della velocità media deve essere pari almeno a 1.000 metri.

La distanza minima tra due diversi sistemi di rilevamento della velocità media deve tenere conto dell'esigenza di evitare un frazionamento della medesima infrastruttura stradale in un numero eccessivo di tratti sottoposti a controllo, fermo restando che l'attivazione dei sistemi di controllo deve escludere il contemporaneo funzionamento dei sistemi su due tratti successivi qualora tra la fine di un tratto e l'inizio del successivo non sia rispettata la distanza minima pari ad almeno 1.000 metri.

2.3.5. Per i cantieri stradali, di durata prevista superiore alla settimana, in deroga alle condizioni di cui ai punti precedenti, possono essere installate postazioni fisse, non presidiate, anche eventualmente per il controllo della velocità media, in tratti con specifici e puntuali limiti di velocità adeguati alla disciplina della circolazione, in relazione sia alla difficoltà di effettuare il presidio da parte degli organi di polizia sia alle particolari condizioni critiche per la sicurezza della circolazione stradale e dei lavoratori.

2.3.6. Deve intercorrere una distanza di almeno 1 km tra il segnale che impone il limite di velocità e la collocazione del dispositivo, in conformità a quanto previsto dall'art. 25, comma 2, secondo periodo, ultimo inciso, della legge 29 luglio 2010, n. 120.

2.4. Collocazione delle postazioni fisse sulle strade urbane

2.4.1. Per la collocazione delle postazioni fisse sulle strade urbane, l'ente proprietario deve effettuare una preventiva valutazione in ordine alla predisposizione, in via preferenziale e in alternativa, di dossi artificiali di cui all'art. 179, comma 4, del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada.

2.4.2. Strade di tipo D (strade urbane di scorrimento): la postazione fissa può essere collocata esclusiva-

mente se il limite massimo di velocità consentito è pari a quello generalizzato tipo di strada, comunque non inferiore a 50 km/h; è consentita l'installazione in tratti con limite di velocità inferiore a quello massimo generalizzato, indicato attraverso la specifica segnaletica verticale, solo quando sussistono criticità di tracciato plano-altimetrico o di dimensioni della piattaforma stradale ovvero condizioni di significativa incidentalità stradale che giustificano l'imposizione di limiti di velocità inferiori, ed esclusivamente quando tale limite di velocità sia esteso ad un tratto di almeno 400 metri.

2.4.3. Strade di tipo E ed F (strade urbane di quartiere e urbane locali): la postazione fissa può essere collocata esclusivamente se il limite massimo di velocità consentito è pari a quello generalizzato del corrispondente tipo di strada (50 km/h);

2.4.4. Strade di tipo E-bis (strade urbane ciclabili): la postazione fissa può essere collocata esclusivamente se il limite massimo di velocità consentito è pari a quello proprio del corrispondente tipo di strada (30 km/h).

2.4.5. Strade urbane di tipo F-bis (itinerari ciclopedonali): la postazione fissa può essere collocata esclusivamente se il limite massimo di velocità consentito è comunque non inferiore a 30 km/h, indicato attraverso la specifica segnaletica verticale e riferito ad un tratto stradale di estesa minima di almeno 250 metri.

2.4.6. Non è consentito installare postazioni fisse nei punti o tratti in cui la velocità massima consentita, per motivi contingenti o temporanei, sia inferiore di più di 20 km/h alla velocità prevista per la tipologia di strada.

2.4.7. La distanza minima tra due diversi dispositivi di rilevamento della velocità puntuale deve essere pari almeno a 500 metri in ambito urbano e nelle zone di confine con l'ambito extraurbano.

2.4.8. La collocazione di sistemi di misurazione della velocità media è possibile esclusivamente sulle strade di tipo D (strada urbana di scorrimento), a condizione che i tratti oggetto di rilevazione siano:

a) caratterizzati da una velocità consentita uniforme, salvo il caso in cui vi siano brevi tratti intermedi con velocità inferiore rispetto a quella massima consentita nel tratto stradale complessivamente sottoposto al controllo;

b) privi di diramazioni e svincoli (ingressi e/o uscite).

2.4.9. L'estesa dei tratti sottoposti al controllo della velocità media e la distanza minima tra due diversi sistemi di rilevamento della velocità media devono essere pari almeno a 500 metri. La distanza minima tra due diversi sistemi di rilevamento della velocità media deve tenere conto dell'esigenza di evitare un frazionamento della medesima infrastruttura stradale in un numero eccessivo di tratti sottoposti a controllo, fermo restando che l'attivazione dei sistemi di controllo deve escludere il contemporaneo funzionamento dei sistemi su due tratti successivi qualora tra la fine di un tratto e l'inizio del successivo non sia rispettata la distanza minima pari ad almeno 1.000 metri.

2.4.10. La distanza tra il segnale del limite di velocità e la postazione di controllo della velocità deve essere

valutata in relazione alle caratteristiche della strada e deve essere comunque non inferiore a 200 metri per le strade di tipo D (strada urbana di scorrimento), e a 75 metri per tutte le altre strade.

Allegato B

Modalità di uso dei dispositivi e attività complementari al controllo

1.1 Attività di gestione dei dispositivi e dei sistemi di controllo degli organi di polizia stradale.

1.1.1. Le attività di controllo della velocità mediante dispositivi che consentono l'accertamento da remoto delle violazioni devono essere effettuate unicamente da personale degli organi di polizia stradale avente adeguata competenza e conoscenza del funzionamento dei dispositivi stessi.

1.1.2. Durante tutte le fasi di installazione e funzionamento devono essere rispettate integralmente le condizioni contenute nel manuale d'uso dei dispositivi utilizzati e le prescrizioni contenute nei decreti di approvazione o di omologazione dei medesimi.

1.1.3. Le disposizioni di cui ai punti 1.1.1 e 1.1.2 si applicano in ogni operazione di gestione dei dispositivi in fase di funzionamento, di elaborazione dei dati acquisiti dai dispositivi, di convalida delle immagini prodotte dai dispositivi e di sottoscrizione di verbali di accertamento. Le operazioni di gestione dei dispositivi nelle fasi di conservazione, trasporto e installazione, nonché in quelle eventuali di disinstallazione, possono essere delegate a terzi, purché gli organi di polizia stradale ne abbiano la responsabilità e il controllo mediante procedure definite preventivamente.

1.1.4. Salvo quanto previsto al punto 1.1.3 e al paragrafo 1.3, ogni altra operazione strumentale che concorra alla formazione degli atti di accertamento delle violazioni deve sempre essere effettuata dagli organi di polizia stradale.

1.1.5. Le disposizioni di cui ai punti precedenti si applicano anche ai sistemi costituiti di due o più dispositivi, utilizzati in due o più postazioni, finalizzati al rilevamento della velocità media su un tratto stradale.

1.2 Manutenzione dei dispositivi e dei sistemi di controllo

1.2.1 Ai fini di un corretto uso dei dispositivi di misurazione della velocità, gli organi di polizia stradale che ne hanno la responsabilità e la gestione devono provvedere alla loro corretta manutenzione, in base alle condizioni contenute nei decreti di approvazione o di omologazione e nei manuali d'uso e manutenzione che ne costituiscono parte integrante.

1.2.2 Le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria sono svolte dal titolare del decreto di approvazione o di omologazione oppure da soggetti terzi delegati dal titolare stesso, opportunamente formati e qualificati, al fine di garantire un controllo capillare e un rapido intervento sul territorio nazionale. In tali casi, il titolare del trattamento dei dati può designare un soggetto responsabile, in conformità a quanto previsto dall'art. 28 del regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016.

1.2.3 Le disposizioni di cui ai punti 1.2.1 e 1.2.2 si ap-

plicano anche ai sistemi costituiti da due o più dispositivi, utilizzati in due o più postazioni, finalizzati al rilevamento della velocità media su un tratto stradale.

1.3 Attività sussidiarie affidabili a terzi

1.3.1 L'accertamento delle violazioni in materia di superamento dei limiti massimi di velocità ricade tra le attività di cui all'art. 11, comma 1, lettera a), del Nuovo codice della strada di cui al decreto legislativo 20 aprile 1992, n. 285, e non può essere delegato a terzi.

1.3.2 Nell'ambito delle attività di controllo della velocità effettuate con dispositivi o sistemi, tutte le attività di installazione e gestione devono essere svolte sotto il diretto controllo degli organi di polizia stradale.

1.3.3 In deroga a quanto previsto dai punti 1.3.1 e 1.3.2, è consentito affidare a soggetti terzi, nel rispetto delle disposizioni sulla protezione dei dati personali, attività meramente manuali e complementari di servizi sussidiari alla gestione amministrativa dei procedimenti sanzionatori, come, a titolo esemplificativo e non esaustivo, le seguenti:

- a) operazioni di sviluppo e stampa della documentazione fotografica;
- b) elaborazione informatica dei dati delle violazioni, senza alcun potere decisionale in ordine alla validazione e all'accertamento che rimane di esclusiva competenza dei soggetti di cui all'art. 12 del Nuovo codice della strada;
- c) stampa dei verbali relativi alle violazioni accertate dai soggetti di cui al punto precedente e relativo imbastamento;
- d) attività di «data entry» relativamente ai dati attinenti alle singole fasi che concorrono alla corretta gestione amministrativa del procedimento sanzionatorio, quali, a titolo esemplificativo, esiti di notifiche, pagamenti, ricorsi, comunicazioni varie.

In tali casi deve essere sempre garantito il rigoroso rispetto delle disposizioni poste a tutela della riservatezza personale, assicurando, comunque, che:

- a) sia stipulato un accordo sulla protezione dei dati, ai sensi dell'art. 28 del regolamento (UE) 2016/679, con il soggetto incaricato di effettuare trattamenti di dati personali nell'ambito delle predette operazioni;
- b) i dipendenti operino in qualità di «persone autorizzate al trattamento dei dati personali sotto l'autorità diretta del titolare o del responsabile del trattamento», ai sensi dell'art. 29 del regolamento (UE) 2016/679;
- c) gli stessi agiscano sotto la diretta sorveglianza e secondo le istruzioni del «titolare del trattamento» e del «responsabile del trattamento».

1.3.4 Durante le operazioni di rilevamento, è possibile avvalersi di tecnici specializzati purché a questi ultimi non siano affidati compiti di accertamento e controllo di specifica competenza degli operatori di polizia stradale.

1.3.5 Se la fase dello sviluppo dei fotogrammi impressionati ovvero di gestione di immagini digitali, quando esse siano modificabili, è demandata a un laboratorio privato esterno o a soggetti terzi, è sempre necessario che l'organo di polizia stradale si assuma la responsabilità e il controllo delle operazioni al fine di garantirne la legittimità e il rispetto dell'obbligo di ge-

stione diretta previsto dall'art. 345 del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495.

1.4 Forme di acquisizione dei dispositivi e dei sistemi di controllo

1.4.1 I dispositivi o i sistemi di rilevazione della velocità devono essere nella completa disponibilità degli Uffici o Comandi da cui dipendono gli organi accertatori.

1.4.2 Ai fini dell'accertamento delle violazioni è consentito l'uso di apparecchi di proprietà degli Uffici o Comandi, o che sono nella loro completa disponibilità per effetto di:

- a) acquisizione in locazione finanziaria o leasing;
- b) noleggio a canone fisso;
- c) acquisizione 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.

1.4.3 I contratti di acquisizione da società o enti, che ne hanno la proprietà, possono prevedere, altresì, anche gli interventi di manutenzione dei dispositivi. In ogni caso, tuttavia, è sempre necessario che gli stessi dispositivi siano costantemente mantenuti nella completa ed esclusiva disponibilità degli organi di polizia stradale. Per soddisfare la predetta esigenza, l'intervento degli organi di polizia stradale deve concretizzarsi:

- a) per le postazioni mobili: nell'installazione, nella verifica di funzionalità e nel costante controllo del corretto funzionamento del dispositivo;
- b) per le postazioni fisse: nella verifica della funzionalità del sistema di controllo e nella sua attivazione o disattivazione, anche a distanza.

1.4.4 In caso di locazione o noleggio, ove previsto dalle disposizioni contrattuali, gli organi di polizia stradale possono utilizzare un dispositivo con analoghe caratteristiche in sostituzione di quello locato o noleggiato, per periodi di tempo limitati alle operazioni di manutenzione, al solo fine di non interrompere il servizio di controllo della velocità.

1.4.5 Il corrispettivo da corrispondere all'aggiudicatario del servizio di locazione o noleggio, e dei relativi servizi correlati alla manutenzione, deve essere conforme alle disposizioni degli articoli 142, comma 12-ter, e 208, del Nuovo codice della strada, ed esprimersi attraverso un canone fisso rapportabile al costo delle apparecchiature o al tempo di utilizzo delle stesse, sia esso giornaliero o mensile. In nessun caso il canone di locazione o noleggio può essere rapportato alla quantità o qualità delle sanzioni eventualmente accertate o riscosse.

1.4.6 Le spese di accertamento, gravanti sul trasgressore o sull'obbligato in solido per la violazione, ai sensi dell'art. 201, comma 4, del Nuovo codice della strada, devono avere un costo documentabile ed analitico. Tra esse possono essere ricomprese solo le spese sostenute per l'individuazione del trasgressore ovvero quelle di notifica del verbale di contestazione al medesimo. Non possono rientrarvi quelle sostenute per l'impiego

delle apparecchiature utilizzate per l'accertamento della violazione nonché i costi connessi alla gestione amministrativa del procedimento sanzionatorio successivi alla notificazione dei verbali di contestazione, quali, a titolo esemplificativo, l'assistenza legale o il recupero del credito.

1.5 Aspetti connessi alla protezione dei dati personali

1.5.1 I dispositivi o i sistemi di controllo utilizzati per l'accertamento dell'eccesso di velocità che consentono di documentare la violazione e, a richiesta dell'interessato, la visione successiva delle immagini relative alla violazione medesima, devono essere impiegati nel rispetto della vigente normativa sul trattamento dei dati personali di cui al regolamento (UE) 2016/679, al decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196, recante «Codice in materia di protezione dei dati personali».

1.5.2 Allo scopo di tutelare adeguatamente il diritto alla protezione dei dati delle persone fisiche, il titolare del trattamento e il responsabile del trattamento, eventualmente individuato ai sensi dell'art. 28 del regolamento (UE) 2016/679, adottano misure tecniche e organizzative adeguate a garantire un livello di sicurezza adeguato al rischio, conformemente agli articoli 5, paragrafo 1, lettera f), 24, 25 e 32 del regolamento (UE) 2016/679. Nel rispetto del principio di protezione dei dati di cui agli articoli 5 e 25 del regolamento (UE) 2016/679, i soggetti di cui al primo periodo trattano i dati personali con le seguenti modalità:

a) nel rispetto del principio di «minimizzazione dei dati» di cui all'art. 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento (UE) 2016/679, i dispositivi e sistemi, pur potendo effettuare un continuo monitoraggio del traffico, devono memorizzare le immagini solo in caso di infrazione;

b) nel rispetto del principio di «limitazione della finalità» di cui all'art. 5, paragrafo 1, lettera b), del regolamento (UE) 2016/679, salva la possibilità di utilizzo dei dati per fini giudiziari, le immagini rilevate devono essere fruibili solo per l'accertamento e la contestazione degli illeciti stradali;

c) nel rispetto del principio di «limitazione della conservazione» di cui all'art. 5, paragrafo 1, lettera e), del regolamento (UE) 2016/679, le immagini devono essere conservate solo per il periodo di tempo strettamente necessario all'applicazione delle sanzioni e alla

definizione dell'eventuale contenzioso, in conformità a quanto previsto dal titolo VI del Nuovo codice della strada;

d) nel rispetto del principio di «integrità e riservatezza» di cui all'art. 5, paragrafo 1, lettera f), del regolamento (UE) 2016/679, nella conservazione delle risultanze fotografiche o video devono essere adottati gli accorgimenti di sicurezza utili ad evitare l'accesso non autorizzato ai dati e alle immagini trattate.

1.5.3 Ai fini della notifica del verbale di contestazione, per garantire le esigenze di riservatezza, le fotografie o le immagini che costituiscono fonte di prova per gli illeciti accertati non devono mai essere inviate al domicilio dell'intestatario del veicolo unitamente al medesimo verbale.

1.5.4 Allo scopo di consentire all'intestatario del veicolo che, ai sensi dell'art. 25 della legge 7 agosto 1990, n. 241, abbia legittimo interesse di conoscere l'effettivo autore della violazione e di ottenere dalla competente autorità ogni elemento utile al riguardo, la visione della documentazione fotografica o del video deve essere resa disponibile a richiesta del destinatario del verbale, nel rispetto delle norme sull'accesso ai dati personali trattati. Al momento dell'accesso, dovranno essere, in ogni caso, opportunamente oscurati o resi comunque non riconoscibili tutti i soggetti e le targhe di eventuali altri veicoli ripresi nei fotogrammi. È garantito, altresì, adottando i medesimi accorgimenti, il diritto di accesso ai dati personali ai sensi degli articoli 12 e 15 del regolamento (UE) 2016/679, al ricorrere dei presupposti previsti dalla normativa in materia di protezione dei dati personali.

1.5.5 Allo scopo di tutelare le esigenze di riservatezza indicate nei punti precedenti, e in conformità al principio di «minimizzazione dei dati» di cui all'art. 5, paragrafo 1, lettera c), del regolamento (UE) 2016/679, non è possibile effettuare il rilevamento della velocità con dispositivi o sistemi attraverso la ripresa fotografica frontale del veicolo quando l'apparecchiatura permette la memorizzazione di immagini relative alle persone che vi si trovano a bordo. È consentito l'impiego di dispositivi o sistemi di rilevamento della velocità che effettuano la ripresa frontale del veicolo e sono provvisti di una funzione che oscura automaticamente le parti di immagini che permettono di identificare le persone che vi si trovano a bordo.