



DISEGNO DI LEGGE

**d'iniziativa dei senatori LANNUTTI, RUSSO, MASCITELLI, PEDICA,
BIONDELLI, DEL VECCHIO, SANGALLI, SERRA e ASTORE**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 25 LUGLIO 2008

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto
legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di utilizzo
di apparecchi per la rilevazione della velocità

ONOREVOLI SENATORI. - Le contravvenzioni per le violazioni al Codice della strada, specie se irrogate attraverso l'uso di *autovelox*, *photored* ed altri apparecchi similari, costituiscono la fonte di un vero e proprio «tesoretto» per molti Comuni italiani che, come spesso denunciato dalla stampa nazionale e locale, per far quadrare i loro conti, guardano alle multe irrogate nei confronti dei cittadini del nostro Paese come ad una fonte certa di entrate finanziarie.

Come noto, il nuovo codice della strada (e segnatamente il decreto legislativo n. 285 del 1992 e successive integrazioni e modifiche) prevede che le postazioni per il controllo elettronico della velocità, quali gli *autovelox*, i *photored* ed altri strumenti similari, debbano essere preventivamente segnalati in maniera chiara e visibile. Tuttavia questo non accade perché gran parte di tali apparecchi, oltre a non essere debitamente segnalati, sono montati in luoghi nascosti e non risultano in alcun modo individuabili da parte degli utenti della strada.

Inoltre, l'installazione, la regolazione e la manutenzione degli apparecchi in questione viene spesso gestita da ditte private pagate a cottimo che, in accordo con i comuni, hanno trasformato l'accertamento delle violazioni del codice della strada in un vero e proprio *business* con grave danno nei confronti della collettività costretta a pagare ingiustamente migliaia di multe.

Sono infine numerosissimi i comuni che hanno tratti di strada extraurbana che diventano l'occasione per installare nuovi *autovelox* per coprire le spese correnti delle amministrazioni comunali ed evitare gli spargi di bilancio.

Solo pochi mesi or sono, il Sole 24 ore, in data 25 febbraio 2008, ha pubblicato una in-

dagine molto significativa dal titolo «Il Tesoro dei Piccoli Comuni» dove si legge testualmente:

«Un tratto di statale, meglio rettilineo. È un *autovelox*, meglio non troppo visibile. Se conta su questi due strumenti, un piccolo comune può dire addio ai problemi di bilancio, e seguire con distaccata sufficienza tutte le polemiche sui tagli di risorse. Il suo bilancio canta, e tocca vette che nessun assessore mago dei conti riuscirebbe a raggiungere per altra via. Il *boom* degli introiti da multe abita soprattutto nei paesi più piccoli, dove la passione per le contravvenzioni è ormai diffusissima. Nel 2006, a giudicare dai bilanci, i vigili hanno messo mano al blocchetto delle contravvenzioni in 4.602 comuni (il 56,8 per cento del totale). Santa Luce, il Comune toscano (1.551 abitanti in provincia di Pisa) che l'anno scorso sveltava tra i castigatori di automobilisti (con 1.103 euro di accertamenti per abitanti) sembra aver innestato la retromarcia (nel 2006 l'*autovelox* ha rallentato del 52 per cento, e il conto si è fermato a "soli 522 euro"), ma anche mantenendo i ritmi dell'anno prima non sarebbe riuscito nemmeno a salire sul podio. A Villanova Biellese, che di abitanti ne ha solo 177 (si veda la storia raccontata qui sotto) con le multe hanno quadruplicato il bilancio: 357 mila euro su 580 mila arrivano dalla Polizia municipale, un tesoro cinque volte più grande di quello assicurato dalle imposte locali. Che, infatti, sono al livello minimo, e non hanno nulla da invidiare a quelle applicate nelle ricche regioni autonome: a Villanova lo Statuto speciale è garantito dall'*autovelox*. A San Giovanni Lipioni (261 anime in provincia di Chieti) e Comabbio (1.061; Varese), invece, pensano che due gambe funzionino meglio di una, e al Fisco non rinun-

ciano. A San Giovanni e dintorni sulla Trignina, cioè la statale 650 che dall'appennino abruzzese scende alla costa, la polemica sulla ribattezzata "strada degli *autovelox*" (ma prima, non va dimenticato, era una dell tante "strade della morte", teatro di incidenti che i rilevatori di velocità hanno ridotto) e sugli apparecchi "imboscati" ha invaso i giornali locali e ha esasperato gli animi. Al punto che la scorsa estate, quando gli incendi (dolosi) si sono diffusi in zona, è comparsa anche qualche scritta inquietante ("se non togliete gli *autovelox* il fuoco non si fermerà"). Gli *autovelox*; comunque, continuano a esserci, accompagnati però in genere dalle pattuglie. La statale del lago di Monate, nel Varesotto, è invece la macchina da soldi che proietta al terzo posto della graduatoria Comabbio (e al quinto Travedona-Monate, pochi chilometri dopo). Lì gli *autovelox* sono più di uno, qualcuno è nascosto tra gli alberi, in passato hanno dato vita addirittura a interrogazioni parlamentari e non sbagliano un colpo: c'è chi racconta di essersi visto recapitare multe scattate a due minuti di distanza fra loro, mentre sono finiti sui giornali locali i casi di automobilisti che hanno ricevuto mitragliate di multe in pochi giorni. Uno di loro, un viaggiatore di commercio, è stato pizzicato tre volte in tre giorni (450 euro). Pagata la prima multa, ha fatto due ricorsi (fotocopia) per le altre, e se n'è visto accogliere solo uno. Perché la pioggia di contenziosi, e di diverso orientamento espresso dai giudici di pace, sono uno dei corollari immancabili di queste storie di (eccessi di) velocità. L'altro è quello sull'utilizzo della ricchezza che piove nelle casse dei Comuni. E che per il 50 per cento, secondo quanto previsto dal Codice della strada, dovrebbe essere impiegata per il miglioramento della circolazione delle strade, il potenziamento della segnaletica e la fornitura di mezzi tecnici per i servizi di polizia stradale. Intenti lodevoli, che quando vengono realizzati chiudono un circolo virtuoso che previene i rischi per gli automobilisti

prima multando i più "disinvolti" e poi facendo viaggiare tutti in condizioni migliori. Ma a vigilare su questo vincolo di destinazione, nei fatti, non c'è nessuno, e il tutto è rimandato alla buona volontà dei singoli amministratori».

Con il presente disegno di legge si intende dare una risposta a tale deprecabile situazione e soprattutto ad una esigenza di giustizia sociale di migliaia di persone che, piuttosto che sentirsi protette dallo Stato, subiscono in modo costante una profonda lesione della loro posizione giuridica a causa degli abusi e dell'uso distorto fatto dai comuni delle norme contenute nel codice della strada: norme che, come noto, invece che reprimere il comportamento degli automobilisti dovrebbero essere applicate alla luce di una esigenza di effettiva prevenzione degli incidenti e di cultura della sicurezza stradale.

In particolare, l'articolo 1 del presente disegno di legge, al comma 1, novella l'articolo 11, comma 3, del decreto legislativo n. 285 del 1992 e successive integrazioni e modifiche aggiungendo il seguente periodo «In particolare, il prefetto competente per territorio coordina lo svolgimento del servizio di accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità svolto dai corpi e servizi di polizia, anche con riguardo all'utilizzo di sistemi automatici di rilevamento».

Si rammenta che l'articolo in oggetto, rubricato «Servizi di polizia stradale» stabilisce espressamente che:

«1. Costituiscono servizi di polizia stradale:

a) la prevenzione e l'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale;

b) la rilevazione degli incidenti stradali;

c) la predisposizione e l'esecuzione dei servizi diretti a regolare il traffico;

d) la scorta per la sicurezza della circolazione;

e) la tutela e il controllo sull'uso della strada.

2. Gli organi di Polizia stradale concorrono, altresì alle operazioni di soccorso automobilistico e stradale in genere. Possono, inoltre, collaborare all'effettuazione di rilevazioni per studi sul traffico.

3. Ai servizi di polizia stradale provvede il Ministero dell'interno, salve le attribuzioni dei comuni per quanto concerne i centri abitati. Al Ministero dell'interno compete, altresì, il coordinamento dei servizi di polizia stradale da chiunque espletati.

4. Gli interessati possono chiedere agli organi di polizia di cui all'articolo 12 le informazioni acquisite relativamente alle modalità dell'incidente, alla residenza ed al domicilio delle parti, alla copertura assicurativa dei veicoli e ai dati di individuazione di questi ultimi».

Con la novella in commento si intende invece attribuire direttamente al Prefetto competente per territorio, il compito di coordinare lo svolgimento del servizio di accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità, svolto dai corpi e servizi di polizia, accertati mediante l'utilizzo di sistemi automatici di rilevamento.

Il secondo comma dell'articolo 1, novellando l'articolo 11 del codice della strada, prevede che i parametri in base ai quali le strade possono essere sottoposte a controllo mediante l'utilizzo di sistemi automatici di rilevamento sono stabiliti con decreto del Prefetto, in base al tasso di incidentalità, la condizione strutturale e piano-altimetrica del tratto stradale, le condizioni di traffico e gli altri criteri stabiliti ai sensi dell'articolo 4, comma 2, del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121 convertito con modificazioni nella legge 1° agosto 2002, n. 168, e che gli enti locali dove si riscontri un abuso nell'utilizzo dei sistemi automatici di rilevamento della velocità ed una mancata ottemperanza di quanto previsto dal citato decreto, non possono accedere alla destinazione dei

proventi di cui all'articolo 208, comma 4, del decreto legislativo n. 285 del 1992 e successive modifiche e integrazioni. Si rammenta al riguardo che l'articolo 208 del codice della strada, rubricato «Proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie», prevede espressamente che «I proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie per violazioni previste dal presente codice sono devoluti allo Stato, quando le violazioni siano accertate da funzionari, ufficiali ed agenti dello Stato, nonché da funzionari ed agenti delle Ferrovie dello Stato o delle ferrovie e tranvie in concessione. I proventi stessi sono devoluti alle regioni, province e comuni, quando le violazioni siano accertate da funzionari, ufficiali ed agenti, rispettivamente, delle regioni, delle province e dei comuni.

2. I proventi di cui al comma 1, spettanti allo Stato, sono destinati: fermo restando quanto previsto dall'articolo 32, comma 4, della legge 17 maggio 1999, n. 144, per il finanziamento delle attività connesse all'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, nella misura dell'80 per cento del totale annuo, definito a norma dell'articolo 2, lettera x), della legge 13 giugno 1991, n. 190, per studi, ricerche e propaganda ai fini della sicurezza stradale, attuata anche attraverso il Centro di coordinamento delle informazioni sul traffico, sulla viabilità e sulla sicurezza stradale (CCISS), istituito con legge 30 dicembre 1988, n. 556, per finalità di educazione stradale, sentito, occorrendo, il Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca e per l'assistenza e previdenza del personale della Polizia di Stato, dell'Arma dei carabinieri e della Guardia di finanza e per iniziative ed attività di promozione della sicurezza della circolazione; al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Dipartimento per i trasporti terrestri, nella misura del 20 per cento del totale annuo sopra richiamato, per studi, ricerche e propaganda sulla sicurezza

del veicolo; al Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca - Dipartimento per i servizi per il territorio, nella misura del 7,5 per cento del totale annuo, al fine di favorire l'impegno della scuola pubblica e privata nell'insegnamento dell'educazione stradale e per l'organizzazione dei corsi per conseguire il certificato di idoneità alla conduzione dei ciclomotori.

3. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e dell'istruzione, dell'università e della ricerca, determina annualmente le quote dei proventi da destinarsi alle suindicate finalità. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad adottare, con propri decreti, le necessarie variazioni di bilancio, nel rispetto delle quote come annualmente determinate.

4. Una quota pari al 50 per cento dei proventi spettanti agli altri enti indicati nel comma 1 è devoluta alle finalità di cui al comma 2 per consentire agli organi di polizia locale di effettuare, nelle scuole di ogni ordine e grado, corsi didattici finalizzati all'educazione stradale, imputandone la relativa spesa ai medesimi proventi, nonché al miglioramento della circolazione sulle strade, al potenziamento ed al miglioramento della segnaletica stradale e alla redazione dei piani di cui all'articolo 3, alla fornitura di mezzi tecnici necessari per i servizi di polizia stradale di loro competenza e alla realizzazione di interventi a favore della mobilità ciclistica nonché, in misura non inferiore al 10 per cento della predetta quota, ad interventi per la sicurezza stradale in particolare a tutela degli utenti deboli: bambini, anziani, disabili, pedoni e ciclisti. Gli stessi enti determinano annualmente, con delibera della giunta, le quote da destinare alle predette finalità. Le determinazioni sono comunicate al Ministro

delle infrastrutture e dei trasporti. Per i comuni la comunicazione è dovuta solo da parte di quelli con popolazione superiore a diecimila abitanti.

5. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato a introdurre con propri decreti le occorrenti variazioni nello stato di previsione dell'entrata e nello stato di previsione della spesa del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti».

L'articolo 2 del disegno di legge contiene una novella all'articolo 12 del decreto legislativo n. 285 del 1992 ove si inserisce dopo il comma 1 un comma successivo secondo cui «Sulle strade extraurbane principali, ai corpi e ai servizi di polizia municipale di cui al comma 1, lettera e), è precluso l'accertamento delle violazioni ai limiti massimi di velocità di cui all'articolo 142 attraverso l'impiego di apparecchi o di sistemi di rilevamento della velocità ovvero attraverso l'utilizzazione di dispositivi di controllo a distanza delle violazioni di cui all'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2002, n. 168». Si rileva al riguardo che le polizie locali, hanno, per definizione espressa del codice della strada funzioni di carattere territoriale. Non è dunque corretto che le amministrazioni, solo perché hanno all'interno del proprio territorio tratti di strada definita extraurbana e di fatto del tutto autonoma ed indipendente dalla viabilità cittadina, collochino lo strumento dell'*autovelox*. La proposta non tende quindi ad allentare i controlli, ma solo a farli eseguire secondo l'esatta interpretazione voluta dal legislatore ed evitando abusi nei confronti dei conducenti dei veicoli.

L'articolo 3 prevede infine l'entrata in vigore della legge il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. All'articolo 11, comma 3, del codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «In particolare, il prefetto competente per territorio coordina lo svolgimento del servizio di accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità svolto dai corpi e servizi di polizia, anche con riguardo all'utilizzo di sistemi automatici di rilevamento».

2. All'articolo 11, dopo il comma 3 è inserito il seguente:

«3-bis. I parametri in base ai quali le strade possono essere sottoposte a controllo mediante l'utilizzo di sistemi automatici di rilevamento sono stabiliti con decreto del Prefetto ai sensi dell'articolo 4, comma 2, del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121 convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2002, n. 168 e gli enti locali dove si riscontri un abuso nell'utilizzo dei sistemi automatici di rilevamento della velocità ed una mancata ottemperanza di quanto previsto dal citato decreto non possono accedere alla destinazione dei proventi di cui all'articolo 208, comma 4».

Art. 2.

1. All'articolo 12 del decreto legislativo n. 285 del 1992, dopo il comma 1 è inserito il seguente:

«1-bis. Sulle strade extraurbane principali, ai corpi e ai servizi di polizia municipale di cui al comma 1, lettera e), è precluso l'accertamento delle violazioni ai limiti massimi di velocità di cui all'articolo 142 attraverso

l'impiego di apparecchi o di sistemi di rilevamento della velocità ovvero attraverso l'utilizzazione di dispositivi di controllo a distanza delle violazioni di cui all'articolo 4 del decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 10 agosto 2002, n. 168».

Art. 3.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

