

(Allegato A)

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 ciclopedonali 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 piu' delle seguenti, ulteriori specifiche condizioni:

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

b) documentata impossibilita' o difficolta' 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 piu' 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 visibilita' e condiziona in modo negativo la possibilita' 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 visibilita' 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 attivita' 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 difficolta' 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 densita' 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 possibilita' di fermare i veicoli in condizioni di sicurezza della circolazione. In tali casi l'utilizzo delle postazioni di controllo e' limitato ad intervalli temporali, determinati dagli enti proprietari, in cui vi e' maggiore afflusso o maggior presenza di utenza vulnerabile;

c) presenza di velocita' 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 velocita' 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 puo' essere collocata esclusivamente su strade o singoli tratti di strada in cui il limite di velocita' 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, e' consentita la collocazione su strade o singoli tratti di strada con limiti di velocita' inferiori a quelli previsti dal medesimo punto, solo quando sussistono criticita' di tracciato plano-altimetrico o di dimensioni della piattaforma stradale che ne giustificano l'imposizione, a condizione che i limiti di velocita' siano segnalati con i rispettivi segnali di inizio «limite di velocita'» (Figura II 50) e «fine limitazione di velocita'» (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 velocita' e la collocazione del dispositivo, in conformita' 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 velocita' 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 puo' essere collocata esclusivamente se il limite massimo di velocita' consentito e' pari a quello generalizzato proprio del corrispondente tipo di strada, comunque non inferiore a 50 km/h; e' consentita l'installazione in tratti con limite di velocita' inferiore a quello massimo generalizzato, indicato attraverso la specifica segnaletica verticale, solo quando sussistono criticita' di tracciato plano-altimetrico o di dimensioni della piattaforma stradale ovvero condizioni di significativa incidentalita' stradale che giustificano l'imposizione di limiti di velocita' inferiori, ed esclusivamente quando tale limite di velocita' 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): e' possibile collocare la postazione mobile solo se il limite massimo di velocita' consentita e' pari a 50 km/h.

2.2.3. Strade urbane di tipo E-bis (strade urbane ciclabili): e'

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 ciclopeditoni): 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 ciclopeditoni 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); e' 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 puo' essere collocata esclusivamente se il limite massimo di velocita' consentito e' pari a quello generalizzato tipo di strada, comunque non inferiore a 50 km/h; e' consentita l'installazione in tratti con limite di velocita' inferiore a quello massimo generalizzato, indicato attraverso la specifica segnaletica verticale, solo quando sussistono criticita' di tracciato plano-altimetrico o di dimensioni della piattaforma stradale ovvero condizioni di significativa incidentalita' stradale che giustificano l'imposizione di limiti di velocita' inferiori, ed esclusivamente quando tale limite di velocita' 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 puo' essere collocata esclusivamente se il limite massimo di velocita' consentito e' 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 puo' essere collocata esclusivamente se il limite massimo di velocita' consentito e' 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 puo' essere collocata esclusivamente se il limite massimo di velocita' consentito e' 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 e' consentito installare postazioni fisse nei punti o tratti in cui la velocita' massima consentita, per motivi contingenti o temporanei, sia inferiore di piu' di 20 km/h alla velocita' prevista per la tipologia di strada.

2.4.7. La distanza minima tra due diversi dispositivi di rilevamento della velocita' 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.