

Prot.899/2026

AL MINISTRO
DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
On. Matteo Salvini presso la Segreteria del Ministro
PEC: segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

AL MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale e l'Autotrasporto
PEC: dg.ssa@pec.mit.gov.it

AL MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale e l'Autotrasporto
Divisione 2, Circolazione stradale
e omologazione dei relativi dispositivi di regolazione e controllo
PEC: dg.ssa-div2@pec.mit.gov.it

AL COMANDO PROVINCIALE
DELLA GUARDIA DI FINANZA DI LATINA
PEC: LT0520000p@pec.gdf.it

AL MINISTERO DELL'INTERNO
Dipartimento della Pubblica Sicurezza
Sezione Polizia Stradale di Latina
PEC: dipps218.0500@pecps.poliziadistato.it

AL MINISTRO DELL'INTERNO
Dott. Matteo Piantedosi
presso il Gabinetto del Ministro
PEC: gabinetto.ministro@pec.interno.it

ALLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
UFFICIO DEL SEGRETARIO GENERALE
PEC: usg@mailbox.governo.it

AL PREFETTO DI LATINA
PEC: prefetto.preflt@pec.interno.it
PEC: protocollo.preflt@pec.interno.it

AL MINISTERO DELL'INTERNO
Dipartimento della Pubblica Sicurezza
Direzione Centrale per la Polizia Stradale, Ferroviaria
e per i Reparti Speciali della Polizia di Stato
PEC: dipps012.0500@pecps.interno.it

AL COMUNE DI GAETA
Al Sindaco pro tempore
Al Segretario Generale
Al Corpo di Polizia Locale
PEC: protocollo@pec.comune.gaeta.lt.it

OGGETTO: Formale contestazione della nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. m_inf.AFC41FC.REGISTRO UFFICIALE.U.0021715 del 7 settembre 2026, recante riscontro all'esposto ALTVELOX prot. 789/2026 del 14 agosto 2026 relativo al progetto di sicurezza stradale "Attenta Mente" del Comune di Gaeta. Richiesta di riesame e di riscontro puntuale. Contestuale integrazione dell'esposto del 14 agosto 2026 già trasmesso al Comando Provinciale della Guardia di Finanza di Latina. Comunicazione di deposito della presente e della nota ministeriale quale integrazione documentale e fattuale della denuncia querela del 13 novembre 2025 e delle ulteriori iniziative già promosse sulla medesima vicenda.

PREMESSA INTRODUTTIVA

La presente contestazione non nasce dalla sola risposta oggi trasmessa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ma si inserisce in una vicenda più ampia che ALTVELOX segue da oltre un anno e che riguarda il progetto denominato "Attenta Mente", promosso in diversi Comuni con il coinvolgimento di Noi Sicuri Project S.r.l.

ALTVELOX aveva già sottoposto il progetto all'attenzione del Ministero in occasione della precedente esperienza realizzata nel Comune di Piacenza, chiedendo di conoscere la natura dei sistemi utilizzati, le caratteristiche dei cosiddetti box arancioni, gli eventuali provvedimenti ministeriali che ne consentissero l'utilizzo e, soprattutto, se fosse conforme alla disciplina della circolazione stradale una metodologia fondata sulla collocazione di contenitori esteriormente percepibili dagli utenti come possibili postazioni di controllo della velocità, pur in assenza, almeno in determinate fasi, di un effettivo dispositivo sanzionatorio al loro interno.

Il progetto, per come è stato rappresentato nelle diverse amministrazioni e per quanto emerge dalla documentazione acquisita, segue infatti una metodologia ben riconoscibile. Vengono dapprima effettuati monitoraggi dei flussi e delle velocità, sulla base dei quali vengono elaborate percentuali e proiezioni relative alle condotte di superamento dei limiti. A questa fase segue la collocazione lungo le strade di box o postazioni ad alta visibilità, la cui presenza viene dichiaratamente utilizzata per modificare il comportamento degli automobilisti

attraverso la percezione che in quel punto possa essere in corso un controllo elettronico. Solo successivamente può essere prevista la rotazione o l'inserimento di apparecchiature destinate al controllo effettivo della velocità.

È esattamente questa metodologia che ALTVELOX ha ritenuto necessario sottoporre alle Autorità competenti, senza mai contestare la necessità di prevenire le condotte pericolose o di controllare la velocità quando ne ricorrano i presupposti. Il problema è un altro e riguarda la natura degli strumenti utilizzati, la trasparenza dei dati sui quali il progetto viene fondato, la qualificazione pubblica di rilevazioni statistiche come “infrazioni”, la funzione concretamente attribuita ai box e la possibilità che manufatti dichiaratamente inattivi vengano collocati sulla strada proprio affinché l'utente li percepisca come possibili autovelox.

La questione merita una risposta istituzionale anche sotto un profilo assai semplice, che non può essere eluso attraverso definizioni formali. È normale che lungo una strada pubblica vengano collocati manufatti volutamente riconoscibili e credibili come possibili sistemi di controllo della velocità, facendo affidamento proprio sul fatto che l'automobilista non sappia se siano attivi oppure no? È normale che tale percezione venga rafforzata attraverso presentazioni pubbliche, comunicazioni istituzionali e conseguente diffusione giornalistica del progetto, mentre nella prima fase le postazioni vengono dichiarate completamente inattive?

Non si pone quindi soltanto il problema di stabilire se il singolo box, isolatamente considerato, possa essere definito giuridicamente “postazione di controllo”. Occorre comprendere se sia conforme agli indirizzi della stessa Amministrazione centrale utilizzare deliberatamente l'aspetto e la collocazione di quei manufatti per creare nell'utente la rappresentazione della possibile presenza di un controllo elettronico, quando l'effetto deterrente costituisce non una conseguenza casuale ma una funzione dichiaratamente perseguita dal progetto.

Proprio su tali questioni ALTVELOX aveva già interessato il MIT con riferimento al caso di Piacenza. Dopo una prima istanza del 30 agosto 2025 e una successiva richiesta del 1° ottobre 2025, rimaste per un periodo prive di un riscontro idoneo a chiarire la posizione ministeriale, il 13 novembre 2025 l'Associazione presentava denuncia querela chiedendo all'Autorità giudiziaria di verificare anche le ragioni della gestione delle precedenti segnalazioni e individuando, tra le posizioni da sottoporre a valutazione, quelle del Direttore Generale Fausto Fedele e del Direttore della Divisione 2 Valentino Iurato.

Soltanto successivamente interveniva il riscontro ministeriale relativo a Piacenza, nel quale la Divisione 2 affermava che i cosiddetti VeloBox, Velo Ok, Speed Check, Trubox e sistemi simili dovevano essere considerati meri contenitori e che il loro unico impiego consentito come supporti al controllo era quello di ospitare dispositivi destinati all'accertamento delle violazioni dell'art. 142 del Codice della strada, anche attraverso un utilizzo non continuo.

Nello stesso indirizzo il Ministero collegava l'efficacia deterrente del sistema all'effettiva rotazione dei dispositivi e alla concreta attività di controllo.

La questione si è ripresentata nel luglio 2026 nel Comune di Gaeta con caratteristiche che hanno reso inevitabile un nuovo intervento di ALTVELOX. Nel corso della presentazione pubblica del progetto sono stati illustrati monitoraggi delle velocità, dati estremamente rilevanti e proiezioni che arrivavano complessivamente a circa dodici milioni di presunte "infrazioni" annue. Sono state contemporaneamente annunciate nuove postazioni ad alta visibilità, con una prima fase nella quale le installazioni sarebbero rimaste completamente inattive e una successiva possibile evoluzione verso controlli effettivi.

Particolare rilievo assumeva la stessa spiegazione fornita durante la presentazione, secondo cui l'efficacia iniziale del sistema avrebbe dovuto derivare proprio dalla percezione dell'utente di poter essere sottoposto a controllo, senza che questi fosse in grado di sapere se la postazione fosse realmente attiva. In altri termini, l'assenza del dispositivo nella fase iniziale non veniva rappresentata come un elemento accidentale del progetto, ma come parte della metodologia utilizzata per ottenere un effetto preventivo.

Per queste ragioni, il 14 agosto 2026 ALTVELOX trasmetteva un articolato esposto, tra gli altri, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al Comando Provinciale della Guardia di Finanza di Latina, chiedendo che venissero verificati la natura degli strumenti impiegati, il metodo utilizzato per i monitoraggi, l'origine e l'attendibilità dei dati divulgati, le caratteristiche tecniche dei box, la loro concreta funzione, i rapporti economici e contrattuali con Noi Sicuri Project S.r.l., nonché la coerenza del progetto con la pianificazione della sicurezza e della circolazione stradale.

L'esposto chiedeva inoltre espressamente al Ministero di confrontare il progetto di Gaeta con il precedente indirizzo già fornito sul caso di Piacenza, proprio perché appariva necessario comprendere come potesse conciliarsi l'affermazione ministeriale secondo cui l'efficacia dei supporti derivava da un serio programma di controllo, con dispositivi effettivamente utilizzati a rotazione, con la nuova metodologia presentata a Gaeta, nella quale tutti i box sarebbero rimasti inizialmente inattivi e la loro semplice presenza avrebbe dovuto produrre l'effetto deterrente.

La stessa iniziativa del 14 agosto 2026 veniva inoltre posta in continuità con la denuncia querela già presentata il 13 novembre 2025, riservandosi ALTVELOX di trasmettere alle Autorità competenti ogni successivo elemento utile alla ricostruzione della vicenda.

È in questo preciso contesto, e non come risposta a un quesito astratto o isolato, che interviene la nota del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. m_inf.AFC41FC.REGISTRO

UFFICIALE.U.0021715 del 7 settembre 2026, sottoscritta dal Direttore Generale Fausto Fedele e dal Direttore della Divisione 2 Valentino Iurato.

Il suo contenuto deve pertanto essere esaminato alla luce delle precedenti interlocuzioni, del primo indirizzo ministeriale relativo a Piacenza, della denuncia del 13 novembre 2025 e delle specifiche domande formulate nell'esposto relativo a Gaeta. Ed è proprio dal confronto tra questi atti che emergono le questioni che rendono necessario il presente formale riscontro e la contestuale integrazione delle iniziative già promosse.

FATTO

Il sottoscritto Gianantonio Sottile Cervini, in proprio e nella qualità di Presidente pro tempore di ALTVELOX, Associazione Nazionale Tutela Utenti della Strada, C.F. 93064060259, con sede legale in Roma, Via degli Uffici del Vicario n. 43, domicilio digitale presso la PEC altvelox@legalmail.it, con riferimento alla nota indicata in oggetto, sottoscritta dal Direttore Generale dott. ing. Fausto Fedele e dal Direttore della Divisione 2 dott. ing. Valentino Iurato, ritiene necessario contestarne formalmente il contenuto e chiedere un riesame puntuale delle questioni già sottoposte al Ministero con l'esposto del 14 agosto 2026.

La presente contestazione non muove dalla pretesa che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si sostituisca al Comune di Gaeta, agli organi di polizia, alla Guardia di Finanza o all'Autorità giudiziaria nelle verifiche attribuite alle rispettive competenze. L'esposto formulava una richiesta diversa e assai più circoscritta: conoscere la posizione della Direzione ministeriale competente rispetto a un progetto che utilizza manufatti esteriormente destinati a rappresentare agli utenti la possibile presenza di controlli elettronici della velocità, inizialmente dichiarati inattivi e successivamente suscettibili, secondo quanto pubblicamente annunciato dall'Amministrazione comunale, di essere utilizzati anche per l'accertamento delle violazioni dell'art. 142 del Codice della strada.

Il chiarimento era stato richiesto soprattutto perché il medesimo Ministero, nella precedente interlocuzione relativa al progetto "Attenta Mente" realizzato a Piacenza, aveva già espresso un preciso indirizzo sui cosiddetti VeloBox arancioni, Velo Ok, Speed Check, Trubox e sistemi simili, qualificandoli come supporti al controllo e precisando le condizioni alle quali il loro impiego poteva considerarsi coerente con la funzione dichiarata.

La nota del 7 settembre 2026 contiene, anzitutto, due affermazioni che ALTVELOX ritiene di particolare rilievo e delle quali prende formalmente atto. La Direzione comunica che non sono stati autorizzati progetti relativi all'utilizzo dei box arancioni quale strumento educativo e

precisa che i progetti educativi e culturali riconducibili ad “Attenta Mente” non sono stati sottoposti alla propria attenzione.

Tali affermazioni non superano le questioni poste nell’esposto, ma ne confermano uno dei presupposti. Proprio perché il progetto non risulta sottoposto alla struttura ministeriale competente e non risulta alcuna autorizzazione ministeriale all’utilizzo dei box come strumento educativo, ALTVELOX aveva chiesto che il Ministero chiarisse se la concreta metodologia annunciata a Gaeta fosse compatibile con gli indirizzi che la stessa Direzione aveva già espresso.

Non appare pertanto pertinente rispondere che non rientrerebbe tra i compiti della Direzione ***“l’obbligo di valutare la legittimità del progetto de quo”***. ALTVELOX non aveva chiesto al MIT una pronuncia generale sulla legittimità dell’affidamento disposto dal Comune né una valutazione sostitutiva di competenze appartenenti ad altre Autorità. Aveva chiesto, invece, che la Direzione competente in materia di circolazione stradale e dispositivi di regolazione e controllo chiarisse se il concreto impiego descritto dal Comune fosse coerente con le precedenti determinazioni dello stesso Ministero.

La distinzione è sostanziale. Una cosa è chiedere al Ministero di stabilire la legittimità complessiva di un progetto comunale, altra cosa è chiedergli di spiegare se quel progetto, nella parte concernente dispositivi, supporti, possibile attività di controllo, presegnalazione, visibilità e futura utilizzazione per l’accertamento della velocità, corrisponda o meno agli indirizzi tecnici e amministrativi già adottati dalla propria Direzione.

Deve inoltre essere contestata la ricostruzione fattuale contenuta nella risposta, laddove viene affermato che l’Amministrazione comunale di Gaeta avrebbe utilizzato “in una fase iniziale i cosiddetti box arancioni, inserendo all’interno degli stessi delle apparecchiature” con le quali sarebbero stati effettuati i monitoraggi.

Non è questa la sequenza dei fatti rappresentata nell’esposto. Sulla base delle dichiarazioni rese durante la conferenza stampa del 21 luglio 2026, ALTVELOX aveva riferito che nei mesi precedenti erano state utilizzate non meglio identificate “apparecchiature particolari” per monitorare i flussi e le velocità e che, successivamente, erano state presentate le nuove postazioni, delle quali veniva annunciata una prima fase completamente inattiva e priva di attività sanzionatoria.

La differenza non è marginale. La risposta ministeriale sembra sovrapporre le apparecchiature utilizzate per il monitoraggio preliminare ai box installati successivamente, mentre proprio l’identità o la diversità tra questi strumenti costituisce uno degli elementi che ALTVELOX aveva chiesto di verificare.

Se il Ministero dispone di documentazione dalla quale risulti che le apparecchiature dei monitoraggi preliminari fossero effettivamente inserite nei box oggi collocati sulle strade di Gaeta, si chiede di indicare l'origine di tale informazione e gli atti sui quali essa si fonda. Se, viceversa, tale affermazione deriva da una lettura dell'esposto, se ne chiede la rettifica, perché quella circostanza non era stata rappresentata da ALTVELOX nei termini riportati nella nota.

La Direzione prosegue affermando che non rientrerebbero tra le competenze ministeriali la verifica di modello e matricole delle apparecchiature impiegate per i monitoraggi, la proprietà degli strumenti, il principio di funzionamento, le verifiche eseguite, l'eventuale taratura o riferibilità metrologica, il margine di errore, la durata dei campionamenti, il numero dei passaggi, le giornate e gli orari delle rilevazioni, le condizioni ambientali e di traffico, le tolleranze applicate, il metodo utilizzato per proiettare i risultati su base annuale e la veridicità dei dati.

ALTVELOX prende atto della delimitazione di competenza così formulata e non pretende che il MIT svolga attività istruttorie appartenenti al Comune, agli organi di polizia o alla Guardia di Finanza. Questa dichiarazione, tuttavia, rende ancora più evidente la necessità delle verifiche richieste agli altri destinatari dell'esposto, poiché conferma che il Ministero non ha controllato le apparecchiature e la metodologia dalle quali sono stati ricavati dati successivamente presentati dalla stessa Amministrazione comunale come milioni di "infrazioni" e posti a fondamento pubblico del progetto.

Rimane inoltre distinto il quesito di competenza ministeriale concernente le caratteristiche e i titoli dello strumento che dovesse essere successivamente impiegato per l'accertamento delle violazioni dell'art. 142, nonché la compatibilità dello stesso con la concreta configurazione del box nel quale dovrebbe essere collocato. Su tale profilo il precedente indirizzo ministeriale aveva già attribuito rilievo alla verifica della possibilità di alloggiare il dispositivo nel contenitore e alle condizioni interne suscettibili di influenzarne il funzionamento.

Non risolve la questione neppure il richiamo contenuto nella risposta all'art. 11, comma 1, lettera a), del Codice della strada, secondo cui gli organi di polizia stradale svolgono attività di prevenzione e accertamento delle violazioni in materia di circolazione.

ALTVELOX non ha mai contestato che la prevenzione costituisca una funzione istituzionale degli organi di polizia stradale. Il punto è diverso. L'esistenza di una generale funzione preventiva non determina automaticamente la conformità alla normativa di qualsiasi manufatto, metodo o iniziativa privata utilizzata per perseguire una finalità deterrente, né consente di attribuire valore tecnico o scientifico a rilevazioni, elaborazioni e proiezioni statistiche senza conoscere gli strumenti e il metodo attraverso i quali sono state prodotte.

Occorre poi rilevare un elemento che richiede formale rettifica. La nota richiama un “Decreto Interministeriale n. 105 del 11 aprile 2026”, dal quale fa discendere il riferimento alle “reali esigenze di deterrenza e di stimolo di comportamenti virtuosi”.

Il provvedimento ministeriale ufficialmente individuabile sulla collocazione e sull’uso dei dispositivi o mezzi tecnici di controllo finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni dell’art. 142 è il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell’Interno, dell’11 aprile 2024, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 123 del 28 maggio 2024.

Si chiede pertanto alla Direzione di precisare se il riferimento contenuto nella nota al decreto n. 105 dell’11 aprile 2026 costituisca un errore materiale e se l’atto che si intendeva effettivamente richiamare fosse il Decreto 11 aprile 2024. Qualora invece si intendesse fare riferimento a un diverso provvedimento del 2026, se ne chiede l’esatta identificazione mediante data, numero, protocollo e pubblicazione, poiché il richiamo contenuto nella risposta, così formulato, non consente di individuarlo con certezza.

La rettifica assume rilievo anche perché il richiamo alla deterrenza non può essere estrapolato dal contesto normativo nel quale è inserito. Il Decreto 11 aprile 2024 disciplina le modalità di collocazione e uso delle postazioni nelle quali operano dispositivi finalizzati all’accertamento delle violazioni dell’art. 142. Il riferimento alle reali esigenze di deterrenza e di stimolo a comportamenti virtuosi non costituisce, quindi, una disposizione generale idonea a legittimare qualsiasi manufatto collocato sulla strada con finalità psicologica, indipendentemente dalla sua effettiva funzione di controllo.

Analogo rilievo riguarda il successivo richiamo alla valutazione preventiva dei dossi artificiali rallentatori di velocità. La previsione richiamata appartiene alla disciplina relativa alla collocazione delle postazioni fisse sulle strade urbane. Essa impone di valutare, nelle condizioni previste dal decreto, interventi alternativi prima della collocazione della postazione fissa, ma non risolve il quesito posto da ALTVELOX circa la possibilità di installare una pluralità di box dichiaratamente inattivi utilizzando intenzionalmente la loro somiglianza funzionale e percettiva con una postazione di controllo per modificare il comportamento degli utenti.

La parte più rilevante della risposta è tuttavia quella nella quale il MIT dichiara di confermare quanto già espresso con la precedente nota prot. 25424 e ribadisce che “l’unico impiego consentito” per i cosiddetti supporti al controllo, non soggetti autonomamente ad approvazione od omologazione in quanto meri contenitori, è quello di ospitare dispositivi di controllo di tipo approvato od omologato per l’accertamento delle violazioni dell’art. 142, anche attraverso un utilizzo non continuo.

ALTVELOX prende atto di tale conferma, perché è precisamente da questo precedente indirizzo che nasceva il quesito contenuto nell'esposto.

Nella precedente risposta ministeriale era stato infatti chiarito che il sistema poteva funzionare con una pluralità di supporti normalmente vuoti, purché i rilevatori fossero effettivamente collocati a rotazione e con sistematicità nell'ambito di un serio programma di controllo e procedendo realmente alla contestazione delle violazioni, così da mantenere credibile il sistema nella percezione degli utenti. Lo stesso precedente ministeriale aveva concluso che un utilizzo differente da quello descritto non appariva appropriato.

A Gaeta, invece, la prima fase del progetto è stata pubblicamente rappresentata come completamente inattiva. La funzione dichiarata della presenza dei box consiste proprio nel produrre, prima dell'eventuale attivazione dei controlli, un effetto preventivo attraverso la percezione che una postazione possa essere operativa.

Era questa la domanda posta al MIT: se una simile metodologia sia compatibile con il proprio precedente indirizzo, nel quale l'effetto deterrente dei contenitori veniva ricondotto all'esistenza di un effettivo programma di controllo con dispositivi concretamente utilizzati a rotazione.

La risposta non affronta direttamente tale confronto. Essa introduce invece una distinzione ulteriore, sostenendo che la prescrizione relativa all'unico impiego consentito dei supporti opererebbe quando questi assumano la funzione giuridica di "postazione di controllo" e che, in assenza del dispositivo e della relativa segnaletica, il box sarebbe un "mero manufatto" utilizzabile anche per finalità differenti.

ALTVELOX non ha mai sostenuto che il singolo box vuoto costituisca autonomamente una postazione di controllo ai sensi della disciplina tecnica. La questione sollevata è precisamente se un manufatto deliberatamente collocato e presentato in modo da far percepire agli utenti la possibile presenza di un controllo elettronico possa essere utilizzato per quella specifica finalità deterrente pur restando, nella fase iniziale, totalmente inattivo.

La qualificazione formale del box come "mero manufatto" non risponde a questo quesito. Definire ciò che il box non è non chiarisce quale disciplina trovi applicazione alla funzione concretamente attribuitagli e soprattutto non spiega come la conclusione oggi prospettata possa conciliarsi con il precedente indirizzo ministeriale che individuava nell'effettiva rotazione dei dispositivi e nella conseguente attività sanzionatoria il presupposto della credibilità deterrente del sistema.

Particolarmente debole appare, sotto questo profilo, il paragone proposto nella nota con le centraline ARPA. Il Ministero osserva che tali centraline vengono talvolta scambiate dagli utenti per postazioni di controllo producendo "involontariamente un effetto psicologico".

Proprio l'avverbio utilizzato dalla Direzione dimostra la differenza rispetto al progetto sottoposto alla sua attenzione. Una centralina ARPA è installata per una funzione propria e può eventualmente produrre, in maniera del tutto accidentale e non ricercata, una percezione errata nell'utente. Nel progetto di Gaeta, per quanto emerge dalle dichiarazioni riportate nell'esposto, l'effetto percettivo non è invece involontario, ma costituisce un risultato deliberatamente perseguito mediante la visibilità dei box e l'incertezza dell'utente sulla loro eventuale operatività.

Assimilare le due fattispecie significa quindi sovrapporre un effetto psicologico casuale a un effetto psicologico intenzionalmente ricercato. Era proprio su quest'ultimo che il MIT era stato chiamato a esprimersi.

Per le stesse ragioni necessita di precisazione l'affermazione conclusiva secondo cui "nulla vieta" all'Amministrazione comunale di Gaeta il posizionamento dei box senza utilizzarli come supporti al controllo, ma soltanto come meri contenitori destinati a ospitare uno specifico dispositivo di monitoraggio.

Il fatto che un manufatto non costituisca, isolatamente considerato, una postazione di controllo non consente di per sé di concludere che qualsiasi sua installazione e qualsiasi funzione ad esso attribuita siano estranee a ogni disciplina. Devono comunque essere individuati il titolo che ne consente la collocazione sulla sede o pertinenza stradale, l'ente proprietario o concessionario competente, la funzione concretamente assegnata, le condizioni di sicurezza dell'installazione e, soprattutto, il dispositivo che il box dovrebbe effettivamente ospitare.

La stessa espressione utilizzata dal MIT, "specifico dispositivo di monitoraggio", apre un ulteriore quesito al quale la risposta non offre elementi. Non viene indicato quale sia tale dispositivo, se esso sia effettivamente installato nei box di Gaeta, quale modello venga utilizzato, chi ne sia proprietario, chi lo abbia installato e se coincida o meno con le apparecchiature impiegate nei monitoraggi preliminari.

Se il Ministero dispone di elementi che consentono di affermare la presenza o la prevista installazione nei box di uno specifico dispositivo di monitoraggio, si chiede che tali elementi vengano indicati. Diversamente, l'affermazione deve essere intesa come mera possibilità astratta e non come descrizione della situazione concretamente esistente a Gaeta.

Non appare inoltre sufficiente rinviare ogni eventuale intervento ministeriale al momento nel quale i box dovessero essere successivamente utilizzati per finalità di controllo e sanzionamento. Il Comune ha già annunciato pubblicamente tale possibile evoluzione e l'esposto mirava esattamente a evitare che le necessarie verifiche tecniche venissero affrontate soltanto dopo l'avvio dell'attività sanzionatoria.

La stessa nota ministeriale riconosce, del resto, che la Direzione potrà intervenire qualora la segnaletica associata non rispetti le prescrizioni vigenti o qualora l'utilizzo operativo dei supporti non risulti conforme al proprio indirizzo. Proprio tale affermazione conferma che esiste uno spazio di competenza ministeriale sulla futura configurazione del sistema e rende ragionevole chiedere, sin d'ora, quali siano le condizioni che dovranno essere rispettate.

Resta poi completamente privo di risposta il profilo concernente il Piano urbano del traffico del Comune di Gaeta.

L'esposto aveva specificamente rappresentato che Gaeta rientra tra i Comuni tenuti all'adozione del Piano urbano del traffico, aveva richiamato il Piano pubblicato sul sito istituzionale e adottato con deliberazione della Giunta comunale n. 57 del 16 marzo 2016 e aveva chiesto di verificare se risultassero successivi aggiornamenti, tenuto conto dell'obbligo di aggiornamento biennale previsto dall'art. 36, comma 5, del Codice della strada.

La questione era stata posta perché il progetto "Attenta Mente" viene fondato proprio su monitoraggi dei flussi, delle velocità, dell'incidentalità, sul confronto dei dati prima e dopo gli interventi e sulla dichiarata necessità di modificare strutturalmente il comportamento degli utenti. Si tratta di elementi che, secondo le direttive ministeriali sulla pianificazione del traffico, assumono rilievo nella valutazione degli interventi e nell'aggiornamento del Piano.

Non si chiedeva al MIT di sostituirsi al Comune nella redazione del PUT, ma di chiarire, nell'ambito delle proprie attribuzioni e delle direttive da esso stesso emanate, quale rapporto debba sussistere tra una politica di sicurezza stradale fondata su dati di tale portata e la pianificazione obbligatoria del traffico. Su questo specifico punto il riscontro del 7 settembre 2026 non contiene alcuna valutazione.

Si rilevano infine alcune inesattezze materiali della nota che, pur non costituendo il nucleo della presente contestazione, devono essere corrette in un atto proveniente dalla Direzione ministeriale competente. Oltre al già richiamato riferimento al "Decreto Interministeriale n. 105 del 11 aprile 2026", la nota utilizza l'espressione "art. 142 del Codice della velocità", evidentemente in luogo del Codice della strada. Si chiede pertanto che anche tali indicazioni vengano formalmente rettificare.

Analoga verifica deve essere svolta con riferimento alla precedente nota prot. 25424, indicata nel nuovo riscontro come nota del 13 novembre 2025. La documentazione prodotta da ALTVELOX individua il riscontro SISTRA n. 0025424 come nota successivamente trasmessa e sottoscritta dalla Divisione 2, mentre il 13 novembre 2025 coincide con la data della denuncia querela presentata da ALTVELOX anche nei confronti dei dirigenti Fausto Fedele e Valentino Iurato. Si chiede quindi di verificare la corretta data del precedente provvedimento e, in presenza di un errore materiale, di procedere alla relativa rettifica, considerato che la

successione cronologica delle istanze, delle denunce e delle risposte ministeriali assume rilievo anche nelle iniziative già sottoposte all'Autorità giudiziaria.

Alla luce di quanto sopra, resta infine un profilo che questa Associazione non può evitare di evidenziare. Dalla lettura complessiva del riscontro dell'Ing. Claudio Fedele emerge infatti una particolare e difficilmente comprensibile attenzione nel ricercare, per ciascuna delle criticità rappresentate da ALTVELOX, una possibile giustificazione tecnica o amministrativa idonea a ricondurre il progetto "Attenta Mente" entro un quadro di apparente regolarità, anziché affrontare in modo altrettanto puntuale le specifiche questioni poste circa natura del sistema, modalità di installazione, percezione generata nell'utenza, comunicazione pubblica e concreta utilizzazione dei manufatti collocati sulla strada.

Non si intende, naturalmente, attribuire all'Ing. Fedele alcun interesse personale, economico o professionale nel progetto, circostanza che allo stato ALTVELOX non conosce e non afferma. Proprio per questo, tuttavia, appare necessario comprendere per quale ragione un dirigente del Ministero chiamato a fornire un riscontro istituzionale sembri assumere, nella sostanza, una posizione così marcatamente orientata alla ricerca di argomenti giustificativi dell'iniziativa privata, sino al punto da lasciare sullo sfondo alcune delle questioni sostanziali sollevate dall'Associazione.

Quando una risposta amministrativa, anziché limitarsi a chiarire con atti, norme e competenze il perimetro entro il quale un progetto può legittimamente operare, sembra trasformarsi nella ricerca delle condizioni attraverso cui quel progetto possa comunque essere sostenuto, il problema non è formulare insinuazioni, che ALTVELOX non formula, ma chiedere trasparenza. Sarà pertanto opportuno che siano chiariti anche gli eventuali rapporti istituzionali, tecnici, professionali o di interlocuzione intercorsi tra gli uffici ministeriali interessati, i soggetti promotori del progetto e le società coinvolte nella sua realizzazione, così da escludere in modo documentale qualsiasi possibile interferenza o ragione ulteriore rispetto alla sola valutazione tecnico amministrativa di competenza del Ministero.

INTEGRAZIONE DELL'ESPOSTO DEL 14 AGOSTO 2026 AL COMANDO PROVINCIALE DELLA GUARDIA DI FINANZA DI LATINA

La presente costituisce contestualmente formale integrazione dell'esposto ALTVELOX prot. 789/2026 del 14 agosto 2026 già trasmesso al Comando Provinciale della Guardia di Finanza di Latina.

La risposta del MIT costituisce infatti un elemento sopravvenuto direttamente pertinente alle verifiche già richieste. Il Ministero dichiara formalmente di non avere autorizzato progetti relativi all'utilizzo dei box arancioni quale strumento educativo, afferma che il progetto

“Attenta Mente” non è stato sottoposto all’attenzione della propria Direzione e precisa di non avere verificato le apparecchiature con le quali sono stati effettuati i monitoraggi, la loro proprietà, il principio di funzionamento, la taratura o riferibilità metrologica, il margine di errore, le condizioni dei campionamenti, le tolleranze applicate e il procedimento attraverso il quale rilevazioni effettuate in periodi limitati sono state trasformate nella proiezione annuale di circa dodici milioni di infrazioni.

Questi elementi rafforzano la necessità di accertare quale documentazione tecnica sia stata effettivamente acquisita dal Comune di Gaeta prima di assumere e diffondere pubblicamente quei dati, quali strumenti siano stati concretamente impiegati, a chi appartenessero, chi abbia effettuato materialmente le rilevazioni, chi abbia elaborato i dati e chi abbia assunto la responsabilità tecnica o scientifica delle proiezioni successivamente rappresentate alla cittadinanza.

Si chiede pertanto al Comando Provinciale della Guardia di Finanza di Latina di acquisire la nota MIT prot. m_inf.AFC41FC.REGISTRO UFFICIALE.U.0021715 del 7 settembre 2026 e la presente contestazione quali elementi integrativi dell’esposto del 14 agosto 2026, valutandoli unitamente agli atti già trasmessi.

Si rinnova la richiesta di accertare quale prestazione sia stata effettivamente affidata a Noi Sicuri Project S.r.l., quale sia il contenuto dell’offerta tecnico economica, quale attività di monitoraggio, elaborazione, fornitura e installazione sia stata concretamente remunerata con risorse pubbliche e quale corrispondenza vi sia tra la prestazione contrattualmente acquistata e quella successivamente presentata dal Comune come progetto tecnico e scientifico di sicurezza stradale.

Resta altresì ferma la richiesta di acquisire la decisione a contrarre, la determina di affidamento, il CIG, l’offerta tecnico economica, il contratto, gli eventuali ordini esecutivi, le fatture, i pagamenti, la documentazione relativa ai requisiti dichiarati dall’operatore economico, il DURC e le risultanze disponibili nel Fascicolo Virtuale dell’Operatore Economico, secondo il regime concretamente applicabile all’affidamento.

Si rinnova inoltre la richiesta di verificare quali persone abbiano materialmente effettuato i monitoraggi e le elaborazioni statistiche, quali qualifiche professionali siano state dichiarate, chi abbia sottoscritto o validato le relazioni e i report consegnati al Comune e quale documentazione curriculare sia stata prodotta dall’operatore economico in sede di affidamento.

Particolare attenzione dovrà essere riservata alla conservazione e all’acquisizione dei dati originari, dei log delle apparecchiature, dei file elementari delle singole sessioni, delle elaborazioni intermedie, dei report consegnati al Comune, delle fotografie e della

documentazione tecnica relativa agli strumenti impiegati nei monitoraggi e ai box successivamente installati, così da consentire la verifica della corrispondenza tra dati originari, elaborazioni effettuate e risultati pubblicamente diffusi.

La presente integrazione non formula alcuna anticipata contestazione circa l'esistenza di irregolarità amministrative, contrattuali o economiche, che potranno essere accertate soltanto attraverso l'acquisizione della documentazione, ma sottopone alla Guardia di Finanza un nuovo atto proveniente dalla stessa Amministrazione ministeriale competente che, per il proprio contenuto, rende ancora più necessarie le verifiche già richieste.

INTEGRAZIONE DELLA DENUNCIA QUERELA DEL 13 NOVEMBRE 2025

La risposta del 7 settembre 2026 assume inoltre rilievo rispetto alla denuncia querela presentata da ALTVELOX il 13 novembre 2025, nella quale erano state già sottoposte all'Autorità giudiziaria, tra le altre, le posizioni del Direttore Generale Fausto Fedele e del Direttore della Divisione 2 Valentino Iurato in relazione alla precedente gestione delle istanze concernenti il progetto "Attenta Mente".

ALTVELOX comunica pertanto che la nota MIT prot. m_inf.AFC41FC.REGISTRO UFFICIALE.U.0021715 del 7 settembre 2026, la presente contestazione, l'esposto del 14 agosto 2026 e la documentazione ad essi collegata saranno depositati presso l'Autorità giudiziaria procedente quale integrazione documentale e fattuale della denuncia querela del 13 novembre 2025.

La trasmissione viene effettuata affinché l'Autorità giudiziaria possa valutare la vicenda nella sua completa successione cronologica, tenendo conto delle istanze formulate da ALTVELOX, del precedente indirizzo ministeriale sui box arancioni, della successiva configurazione adottata a Gaeta, delle domande formulate nell'esposto del 14 agosto 2026 e del contenuto della nuova risposta sottoscritta dai medesimi dirigenti.

In particolare, si ritiene necessario sottoporre alla valutazione dell'Autorità giudiziaria la circostanza che il nuovo riscontro confermi il principio secondo cui l'unico impiego consentito dei supporti al controllo è quello già individuato dal Ministero, ma giunga contemporaneamente a ritenere possibile l'utilizzo dei box come meri manufatti per finalità diverse dal controllo senza affrontare compiutamente la specifica questione dell'effetto deterrente intenzionalmente perseguito nel progetto di Gaeta.

Sarà altresì sottoposta all'Autorità giudiziaria la diversa ricostruzione fattuale contenuta nella risposta circa l'utilizzo dei box durante i monitoraggi preliminari, nonché la mancata risposta

sul rapporto tra il progetto e la pianificazione del traffico e le inesattezze relative ai riferimenti normativi e cronologici sopra evidenziati.

La presente integrazione non contiene e non intende anticipare alcuna qualificazione definitiva delle condotte, che compete esclusivamente all'Autorità giudiziaria. Vengono trasmessi fatti, documenti e dichiarazioni provenienti dalle Amministrazioni interessate affinché possa essere verificata la loro eventuale rilevanza e possa essere ricostruita, attraverso gli atti, l'effettiva successione delle attività amministrative svolte.

RICHIESTA DI RIESAME E DI RISCONTRO

Per quanto sopra esposto, ALTVELOX chiede al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla Direzione Generale per la Sicurezza Stradale e l'Autotrasporto e alla Divisione 2 di riesaminare il contenuto della nota del 7 settembre 2026 e di fornire un riscontro puntuale alle questioni rimaste irrisolte.

Si chiede, in particolare, di chiarire se la fase iniziale completamente inattiva del progetto di Gaeta, nella quale la sola presenza dei box è dichiaratamente destinata a produrre un effetto deterrente sugli utenti, sia compatibile con il precedente indirizzo ministeriale che riconduceva l'efficacia del sistema all'effettiva rotazione dei dispositivi e alla concreta attività di controllo.

Si chiede di spiegare come debba essere distinta, ai fini dell'indirizzo ministeriale, la situazione nella quale un manufatto produca involontariamente un effetto psicologico, come nell'esempio delle centraline ARPA utilizzato nella stessa risposta, da quella nella quale la percezione della possibile presenza di un controllo costituisca invece una finalità espressamente ricercata dal progetto.

Si chiede di precisare se nei box di Gaeta sia effettivamente presente o prevista l'installazione dello "specifico dispositivo di monitoraggio" richiamato nella nota, quale informazione abbia consentito alla Direzione di formulare tale affermazione e, qualora si tratti invece di una mera ipotesi astratta, di chiarirlo espressamente.

Si chiede di rettificare la ricostruzione relativa all'utilizzo dei box durante la fase dei monitoraggi preliminari qualora il Ministero non disponga di atti dai quali risulti che le apparecchiature impiegate fossero effettivamente inserite nei medesimi manufatti successivamente installati.

Si chiede di identificare correttamente il decreto richiamato nella risposta come "Decreto Interministeriale n. 105 del 11 aprile 2026", precisando se il riferimento corretto sia al Decreto 11 aprile 2024, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 123 del 28 maggio 2024,

ovvero indicando puntualmente l'eventuale diverso provvedimento al quale la Direzione intendesse riferirsi.

Si chiede inoltre di chiarire quali condizioni tecniche e amministrative dovranno essere rispettate qualora i box siano successivamente utilizzati per ospitare dispositivi destinati all'accertamento delle violazioni dell'art. 142 del Codice della strada, senza rinviare ogni chiarimento a un momento successivo all'eventuale avvio dell'attività sanzionatoria.

Si rinnova infine la richiesta di chiarimento sul rapporto tra il progetto "Attenta Mente" e il Piano urbano del traffico vigente del Comune di Gaeta, considerata la rilevanza attribuita dal progetto stesso ai dati relativi a flussi, velocità, incidentalità e monitoraggi prima e dopo gli interventi e l'obbligo di aggiornamento periodico della pianificazione previsto dall'art. 36 del Codice della strada.

Per gli aspetti che la Direzione ritenga effettivamente estranei alle proprie attribuzioni, si chiede che venga indicato in maniera specifica quale profilo non possa essere esaminato e quale Amministrazione o ufficio sia ritenuto competente, valutando la trasmissione della relativa segnalazione e dandone comunicazione ad ALTVELOX.

TRASMISSIONE AI VERTICI ISTITUZIONALI

La presente viene trasmessa anche al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Ministro dell'Interno e al Segretario Generale della Presidenza del Consiglio dei Ministri affinché siano formalmente posti a conoscenza della vicenda e possano valutare, ciascuno nell'ambito delle rispettive attribuzioni, gli eventuali interventi di indirizzo, coordinamento, verifica o impulso ritenuti necessari.

La questione non riguarda ormai soltanto il singolo progetto realizzato nel Comune di Gaeta. Dalla documentazione già prodotta emerge infatti che analoghe modalità operative riconducibili al progetto "Attenta Mente" sono state segnalate in precedenza in altri Comuni e che lo stesso Ministero era già stato chiamato a pronunciarsi sulla natura e sull'utilizzo dei box arancioni.

La nuova risposta assume pertanto interesse istituzionale anche per la necessità di comprendere quale sia l'indirizzo effettivo e uniforme dell'Amministrazione centrale rispetto a manufatti che possono essere inizialmente utilizzati come strumenti dichiaratamente deterrenti e successivamente trasformati in supporti per dispositivi destinati al controllo della velocità.

Appare necessario evitare che sulle medesime questioni si consolidino interpretazioni differenti a seconda della fase nella quale il sistema viene utilizzato o dell'Amministrazione

territoriale interessata, soprattutto quando il precedente indirizzo della stessa Direzione aveva individuato condizioni precise per il corretto utilizzo dei supporti al controllo.

Per tali ragioni la presente, unitamente alla nota ministeriale del 7 settembre 2026, viene trasmessa ai vertici politici e amministrativi indicati affinché resti formalmente documentata la questione sollevata da ALTVELOX, la contestazione dell'odierno riscontro, l'integrazione dell'esposto già trasmesso alla Guardia di Finanza di Latina e la comunicata integrazione della denuncia querela del 13 novembre 2025.

Ogni successivo riscontro, comunicazione, richiesta di integrazione o atto comunque connesso alla presente dovrà essere trasmesso esclusivamente al domicilio digitale dell'Associazione, PEC altvelox@legalmail.it.

Si chiede un riscontro puntuale e documentato alle questioni sopra formulate, con espressa rettifica degli errori materiali indicati e con comunicazione delle determinazioni assunte da ciascun destinatario per quanto di rispettiva competenza

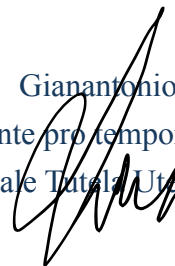
ELENCO ALLEGATI

1. ALTVELOX – Esposto e contestuale segnalazione, invito e diffida prot. n. 789/2026 del 14 agosto 2026, relativo al progetto di sicurezza stradale “Attenta-Mente” del Comune di Gaeta, alle attività di monitoraggio della velocità, all'installazione delle postazioni ad alta visibilità e alla verifica dei relativi presupposti tecnici, scientifici, amministrativi ed economici.
2. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Dipartimento per i Trasporti e la Navigazione, Direzione Generale per la Sicurezza Stradale e l'Autotrasporto, Divisione 2 – Riscontro all'esposto ALTVELOX del 14 agosto 2026 relativo al progetto “Attenta-Mente” del Comune di Gaeta, sottoscritto dal Direttore Generale Dott. Ing. Fausto Fedele e dal Direttore della Divisione 2 Dott. Ing. Valentino Iurato.
3. ALTVELOX – Istanza del 30 agosto 2025 indirizzata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, avente ad oggetto il progetto di sicurezza stradale “Attenta-Mente” del Comune di Piacenza, con richiesta di chiarimenti in ordine ai presupposti giuridici e tecnici dell'iniziativa e ai sistemi utilizzati.
4. ALTVELOX – Istanza di accesso agli atti del 1° ottobre 2025 indirizzata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, relativa al progetto “Attenta-Mente” del Comune di Piacenza, formulata anche quale rinnovazione della precedente richiesta del 30 agosto 2025 rimasta senza riscontro.

5. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale per la Sicurezza Stradale e l'Autotrasporto, Divisione 2 – Nota prot. m_inf.AFC41FC.REGISTRO UFFICIALE.U.0025424 del 27 novembre 2025, relativa al progetto “Attenta-Mente” e ai sistemi denominati “VeloBox arancioni”, “Velo OK”, “Speed Check”, “Trubox” o similari, contenente il riscontro ministeriale sull’impiego dei cosiddetti “supporti al controllo”.
6. Documento fotografico installazione box "Noi Sicuri" a Gaeta.
7. Video presentazione progetto "Noi Sicuri - Gaeta" del 13 agosto 2026.
8. Documento di identità di Sottile Cervini Gianantonio.
9. Statuto Associazione ALTVELOX.

Roma, 7 settembre 2026

Gianantonio Sottile Cervini
in proprio e nella qualità di Presidente pro tempore ALTVELOX
Associazione Nazionale Tutela Utenti della Strada





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE

Direzione generale per la sicurezza stradale

e l'autotrasporto

Divisione 2

All' Associazione Altvelox

altvelox@legalmail.it

Oggetto: esposto e contestuale segnalazione, invito e diffida in relazione al progetto di sicurezza stradale denominato “Attenta-Mente”, promosso nel Comune di Gaeta con Noi Sicuri Project S.r.l., attività di monitoraggio della velocità svolta con apparecchiature e metodologia da accertare – diffusione istituzionale di dati qualificati come milioni di “infrazioni”, installazione di box e postazioni ad alta visibilità destinate essere inizialmente inattive e successivamente suscettibili di impiego per il controllo della velocità, verifica dei titoli tecnici, scientifici, amministrativi ed economici del progetto. Vs. nota del 14 agosto 2026.

Con riferimento al quesito in oggetto, si riportano le seguenti considerazioni.

In via preliminare si comunica che non sono stati autorizzati progetti relativi all'utilizzo dei box arancioni quale strumento “educativo”. Nell'attività di questa Direzione la prevenzione è concentrata soprattutto sullo sviluppo della responsabilità personale e sulla capacità degli strumenti educativi e comunicativi di far interiorizzare ai destinatari dell'intervento la consapevolezza dei rischi e l'importanza del rispetto delle regole. Per quanto attiene al progetto denominato “Attenta-Mente” si apprende dal sito del progetto l'esistenza di progetti educativi e culturali proposti dai promotori del progetto, non sottoposti all'attenzione di questa Direzione.

Pertanto, in relazione alla richiesta avanzata che questo Ministero si pronunci espressamente sul progetto “Attenta-Mente” avviato a Gaeta, si rappresenta che non rientra tra i compiti di questa Direzione l'obbligo di valutare la legittimità del progetto de quo. Da quanto si evince dall'esposto, l'Amministrazione comunale di Gaeta ha utilizzato in una fase iniziale i cosiddetti “box arancioni”, inserendo all'interno degli stessi delle apparecchiature con le quali sarebbero stati effettuati dei monitoraggi finalizzati il numero dei veicoli, la loro velocità, il loro andamento nel tempo e il comportamento degli automobilisti. Parimenti non rientra tra le

Firmato digitalmente da:

DG PER LA DIGITALIZZAZIONE

In data:
Monday, 07 September 2026 09:22:03

Motivazione:
m_inf.AFC41FC.REGISTRO
UFFICIALE.U.0021715.07-09-2026



MIT

dg.ssa-div2@pec.mit.gov.it
div2.dgssa@mit.gov.it



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE

Direzione generale per la sicurezza stradale

e l'autotrasporto

Divisione 2

competenze e i compiti di questa Amministrazione anche la verifica del modello e le matricole delle apparecchiature con le quali sarebbero stati effettuati i monitoraggi, né il proprietario degli strumenti, il loro principio di funzionamento, le verifiche eseguite, l'eventuale taratura o riferibilità metrologica, il margine di errore, la durata esatta di ciascun campionamento, il numero complessivo dei passaggi effettivamente rilevati, i giorni e gli orari nei quali sono avvenute le misurazioni, le condizioni ambientali e di traffico, le tolleranze applicate e il procedimento utilizzato per trasformare rilevazioni effettuate in periodi limitati in una proiezione annuale di dodici milioni di infrazioni, né tantomeno accertare la veridicità dei medesimi dati. Tra l'altro la fase iniziale del progetto non contempla la presenza e l'utilizzo di dispositivi automatici di controllo per il rilevamento della velocità ex art. 142 del Codice della velocità e l'apposizione della relativa segnaletica stradale, condizioni queste che avrebbero potuto comportare un eventuale controllo ministeriale.

Pertanto, appare evidente come l'Amministrazione comunale di Gaeta, al pari degli altri enti proprietari delle strade e gli organi di polizia stradale, abbia il dovere e la competenza di valutare le concrete esigenze di sicurezza stradale, le risultanze dei monitoraggi, l'andamento delle velocità operative e la necessità di modulare nel tempo l'intensità delle misure preventive e di controllo. A conferma di quanto asserito il vigente quadro normativo attribuisce agli organi competenti non solo funzioni o attività di accertamento, ma anche di prevenzione delle violazioni in materia di circolazione stradale ai sensi dell'articolo 11, comma 1, lett. a) del Codice della strada. Inoltre, appare opportuno evidenziare come anche nel Decreto Interministeriale (Ministero Interno e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) n. 105 del 11 aprile 2026, la tutela della sicurezza della circolazione stradale viene espressamente correlata a "reali esigenze di deterrenza e di stimolo di comportamenti virtuosi". La priorità per l'indirizzo preventivo viene confermato anche dal fatto che il medesimo Decreto interministeriale, in quanto prevede, per la collocazione delle postazioni fisse sulle strade urbane, che l'ente proprietario abbia l'obbligo di effettuare una preventiva valutazione in ordine alla predisposizione, in via preferenziale ed in alternativa, di dossi artificiali rallentatori di velocità di cui all'articolo 179, comma 4, del regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della strada.

Per quanto concerne il corretto utilizzo dei cosiddetti "supporti al controllo" si conferma quanto già espresso con la nota prot. 25424 del 13 novembre 2025 predisposta dalla Direzione Generale scrivente e trasmessa a codesta Associazione, nella quale che "l'unico impiego consentito" per tali supporti, per i quali il Ministero non richiede approvazione od omologazione proprio perché considerati meri contenitori, è quello di ospitare al loro interno dispositivi di controllo di tipo approvato od omologato per l'accertamento delle violazioni dell'art. 142 del Codice della strada, anche attraverso un utilizzo non continuo. Appare evidente che tale prescrizione si rende



MIT

dg.ssa-div2@pec.mit.gov.it
div2.dgssa@mit.gov.it



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE

Direzione generale per la sicurezza stradale

e l'autotrasporto

Divisione 2

necessaria quando tali supporti assumano a tutti gli effetti la funzione giuridica di “postazione di controllo”. A tal riguardo e meglio comprendere quanto si preciserà in seguito, si ricorda la definizione di postazione di controllo come riportata nel Decreto interministeriale sopra citato. “*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*”. Inoltre, per avere una postazione “operativa al controllo” deve essere presente sulla strada soggetta al controllo, anche la segnaletica di presegnalamento e quella di visibilità della stessa postazione. Pertanto, appare evidente che il solo box contenitore non può essere definito “postazione di controllo”, soprattutto in assenza della segnaletica stradale prevista, dove quella di presegnalamento ha la funzione di informare l'utente della strada della possibilità di essere controllato e sanzionato, è quella di visibilità di informare il medesimo del luogo esatto dove si trova il dispositivo automatico di controllo. In assenza di questa, pertanto, il box diventa un “mero manufatto” la cui installazione può essere autorizzata dall'ente proprietario o concessionario della strada per altri scopi o altre finalità diverse da quelle del controllo. Si pensi, a titolo esemplificativo e non esaustivo, alla presenza sulle strade delle centraline ARPA, che in più occasioni sono state scambiate come postazioni di controllo e producendo involontariamente un effetto psicologico nei confronti degli utenti.

Pertanto, nulla vieta all'Amministrazione comunale di Gaeta il posizionamento dei box senza utilizzarli come “supporto al controllo,” ma solo come meri contenitori per ospitare uno specifico dispositivo di monitoraggio, in quanto la sola presenza del “box arancione”, per i motivi precedentemente indicati, non assume la qualifica giuridica di “postazione di controllo”. Ovviamente, qualora i medesimi “supporti “ dovessero essere successivamente utilizzati per fini operativi relativi all'attività di controllo e sanzionamento ex art. 142 del Codice della strada, potranno essere richiesti i necessari chiarimenti al Comune interessando per conoscenza questa Direzione Generale che potrà intervenire se la segnaletica associata non rispetti le prescrizioni vigenti e soprattutto se tale utilizzo sia conforme allo stesso indirizzo ministeriale.

Il Direttore della Divisione 2

Dott. ing. Valentino Iurato



VALENTINO IURATO
06.09.2026 21:05:10
UTC

IL DIRETTORE GENERALE

(Dott. Ing. Fausto Fedele)

FEDELE
FAUSTO
06.09.2026
21:10:36
UTC



dg.ssa-div2@pec.mit.gov.it
div2.dgssa@mit.gov.it

Prot. 789/2026

AL COMANDO PROVINCIALE
DELLA GUARDIA DI FINANZA DI LATINA
PEC: LT0520000p@pec.gdf.it

AL MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Direzione Generale
per la Sicurezza Stradale e l'Autotrasporto
PEC: dg.ssa@pec.mit.gov.it

AL MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Direzione Generale
per la Sicurezza Stradale e l'Autotrasporto
Divisione 2 – Circolazione stradale e omologazione
dei relativi dispositivi di regolazione e controllo
PEC: dg.ssa-div2@pec.mit.gov.it

AL MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Direzione Generale per la Sicurezza Stradale
e l'Autotrasporto
Divisione 3 Prevenzione, informazione ed
educazione alla sicurezza stradale
PEC: dg.ssa-div3@pec.mit.gov.it

AL PREFETTO DI LATINA
PEC: prefetto.preflt@pec.interno.it
PEC: protocollo.preflt@pec.interno.it

AL MINISTERO DELL'INTERNO
Dipartimento della Pubblica Sicurezza
Direzione Centrale per la Polizia Stradale,
Ferroviaria e per i Reparti Speciali della Polizia di Stato
PEC: dipps012.0500@pecps.interno.it

ALLA SEZIONE POLIZIA STRADALE DI LATINA
PEC: dipps218.0500@pecps.poliziadistato.it

AL COMUNE DI GAETA
Al Sindaco pro tempore
Al Segretario Generale
Al Corpo di Polizia Locale
PEC: protocollo@pec.comune.gaeta.lt.it

OGGETTO: esposto e contestuale segnalazione, invito e diffida in relazione al progetto di sicurezza stradale denominato “Attenta-Mente”, promosso nel Comune di Gaeta con Noi Sicuri Project S.r.l., attività di monitoraggio della velocità svolta con apparecchiature e metodologia da accertare – diffusione istituzionale di dati qualificati come milioni di “infrazioni”, installazione di box e postazioni ad alta visibilità destinate a essere inizialmente inattive e successivamente suscettibili di impiego per il controllo della velocità, verifica dei titoli tecnici, scientifici, amministrativi ed economici del progetto.

Il sottoscritto Gianantonio Sottile Cervini, in proprio e nella qualità di Presidente pro tempore di ALTVELOX – Associazione Nazionale Tutela Utenti della Strada, C.F. 93064060259, con sede legale in Roma, Via degli Uffici del Vicario n. 43, domicilio digitale presso la PEC altvelox@legalmail.it, interviene nella presente vicenda anche in rappresentanza dell’Associazione, la cui attività statutaria è specificamente rivolta alla tutela degli utenti della strada, alla sicurezza della circolazione, alla verifica della corretta applicazione del Codice della strada, alla trasparenza dei procedimenti amministrativi che incidono sulla mobilità e al controllo della legittimità dei sistemi elettronici utilizzati dalle pubbliche amministrazioni per il monitoraggio e l’accertamento delle violazioni.

Ai fini del presente procedimento e di ogni successiva comunicazione ad esso relativa, il sottoscritto indica quale domicilio digitale la PEC altvelox@legalmail.it e chiede che ogni avviso, comunicazione, richiesta di integrazione, riscontro o altro atto comunque connesso alla presente venga trasmesso esclusivamente a tale indirizzo, che dovrà pertanto essere utilizzato quale recapito ufficiale per tutte le successive interlocuzioni.

1. LEGITTIMAZIONE

Nell’esercizio di tali finalità ALTVELOX svolge stabilmente attività di studio, accesso agli atti, acquisizione e verifica della documentazione tecnica e amministrativa, interlocuzione con Comuni, Province, Prefetture, organi di Polizia Stradale e Ministeri, nonché attività di segnalazione agli organi di vigilanza e alle Autorità competenti quando dalla documentazione acquisita emergano situazioni che richiedono approfondimenti. La stessa documentazione già prodotta dimostra come l’Associazione operi da tempo, anche a livello nazionale, proprio sulle questioni concernenti sicurezza stradale, dispositivi elettronici, omologazione, affidamenti, impiego delle risorse

pubbliche e diritto di accesso, avendo già interessato formalmente il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e altri organi centrali dello Stato su vicende analoghe.

ALTVELOX non interviene pertanto nella vicenda di Gaeta quale soggetto estraneo che intenda sindacare genericamente una scelta politica dell'Amministrazione, ma quale associazione nazionale che persegue in modo continuativo e concreto la tutela di interessi direttamente coincidenti con quelli coinvolti dal progetto "Attenta-Mente". Il monitoraggio della velocità dei veicoli, la produzione e diffusione di dati statistici qualificati pubblicamente come "infrazioni", l'installazione lungo le strade di manufatti destinati a rappresentare agli utenti la possibile presenza di un controllo elettronico, la successiva eventuale utilizzazione di tali postazioni a fini sanzionatori e l'impiego di risorse pubbliche costituiscono, ciascuno per il proprio profilo, materie pienamente riconducibili alle finalità associative e incidono direttamente sulla posizione degli utenti della strada che ALTVELOX si propone statutariamente di tutelare. L'interesse dell'Associazione è quindi concreto e attuale, poiché il progetto è già stato presentato pubblicamente, i primi manufatti risultano installati e la stessa Amministrazione ha annunciato un successivo sviluppo operativo delle postazioni.

L'Associazione è ormai da tempo ampiamente conosciuta dagli organi ministeriali e dalle amministrazioni nazionali interessate alla materia, ai quali ha trasmesso numerose istanze, richieste di accesso, segnalazioni, diffide e documentazione tecnica su questioni riguardanti i controlli elettronici della velocità e la sicurezza stradale. Anche sul progetto "Attenta-Mente" ALTVELOX aveva già formalmente investito il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in relazione al precedente di Piacenza, chiedendo chiarimenti sulla natura del progetto, sui dispositivi utilizzati, sugli eventuali provvedimenti ministeriali e sulla compatibilità dell'intero sistema con la normativa di settore. La documentazione già trasmessa dava altresì conto delle iniziative rivolte ad altre Autorità nazionali e degli approfondimenti già promossi dall'Associazione. Non si tratta quindi di un'occasionale iniziativa sorta a seguito della vicenda di Gaeta, ma della prosecuzione di un'attività associativa già esercitata in modo sistematico e documentato sul territorio nazionale, rispetto alla quale gli organi destinatari hanno avuto nel tempo molteplici occasioni di conoscere ALTVELOX, le sue finalità e le questioni tecnico-giuridiche dalla stessa sottoposte alla loro attenzione.

In tale quadro la presente segnalazione riguarda esclusivamente quanto sta avvenendo nel Comune di Gaeta e viene proposta al fine di ottenere una verifica concreta degli elementi tecnici, scientifici, amministrativi ed economici sui quali l'Amministrazione ha fondato il progetto. I precedenti relativi ai Comuni di Piacenza e Monzuno, già autonomamente sottoposti da ALTVELOX alle Autorità competenti, vengono richiamati soltanto nella misura necessaria a documentare che le modalità oggi presentate a Gaeta

riproducono caratteristiche operative già riscontrate in altri progetti riconducibili alla medesima iniziativa “Attenta-Mente” e rendono quindi ancora più attuale e qualificato l’interesse dell’Associazione a chiedere che, prima dell’eventuale attivazione sanzionatoria, siano chiariti natura degli strumenti, metodo di rilevazione, attendibilità dei dati, titoli amministrativi e destinazione delle risorse pubbliche impiegate.

2. PREMESSA – LA PRESENTAZIONE PUBBLICA DEL PROGETTO A GAETA

In data 21 luglio 2026 il Comune di Gaeta ha presentato pubblicamente una nuova campagna di sicurezza stradale destinata, secondo quanto dichiarato dall’Amministrazione, a intervenire principalmente sulla via Flacca e sulla via Sant’Agostino e successivamente su altri punti della rete viaria cittadina. La conferenza stampa assume particolare rilievo perché consente di conoscere direttamente, attraverso le dichiarazioni del Sindaco, dell’Assessore, del Consigliere comunale e soprattutto del responsabile di Noi Sicuri Project, Paolo Goglio, quali siano i presupposti sui quali il Comune ha deciso di fondare l’iniziativa e quale sia il funzionamento programmato delle postazioni che stanno ora comparando sul territorio.

Il Sindaco Cristian Leccese apre la conferenza ringraziando Paolo Goglio, che viene più volte indicato come “dottore”, e Noi Sicuri, precisando che si tratta della società alla quale l’Amministrazione si è affidata per il progetto, quindi descrive un percorso che sarebbe iniziato dalle segnalazioni dei cittadini e da una serie di report provenienti dagli uffici e dagli organi competenti, affermando espressamente che sarebbe stata rilevata una “incidentalità dimostrata, rappresentata a livello statistico”. Il Sindaco dichiara che il progetto è rivolto ad analizzare, monitorare e affrontare le criticità presenti sulla Flacca, su via Sant’Agostino e su altre arterie e presenta successivamente Paolo Goglio come il soggetto chiamato a illustrare in maniera più tecnica e specifica i risultati della prima indagine conoscitiva.

Lo stesso Sindaco riferisce che nei mesi precedenti sarebbero state utilizzate “apparecchiature particolari” installate su diverse strade per monitorare il numero dei veicoli, il loro andamento e il comportamento degli automobilisti e afferma che, sulla base delle risultanze così ottenute, il Comune starebbe predisponendo un piano per ridurre le irregolarità riscontrate. Parla poi di incidenti critici, anche mortali, verificatisi sul territorio e collega direttamente il progetto alla necessità di migliorare la sicurezza stradale, la comunicazione e la sensibilizzazione degli utenti.

Quando passa alla descrizione delle nuove installazioni, il Sindaco le definisce “dissuasori di velocità”, ma chiarisce contemporaneamente che non si tratta dei comuni

dossi bensì di vere e proprie apparecchiature tecnologiche capaci di rilevare la velocità e che, con le necessarie dotazioni e con la presenza della Polizia Locale, potrebbero anche essere utilizzate per sanzionare. Precisa inoltre che tali postazioni possono assomigliare agli autovelox, pur sostenendo che tecnicamente si tratterebbe di dissuasori. Successivamente afferma che il Comune intende ottenere anche un “feedback scientifico”, ripetendo in futuro le rilevazioni per confrontare la situazione precedente con quella successiva all’installazione delle nuove postazioni.

L’Assessore alla Polizia Locale Massimo Magliozzi riconduce l’installazione su via Sant’Agostino a un impegno assunto in campagna elettorale e alle richieste del Comitato civico della zona, presentando i dissuasori come uno degli interventi realizzati per migliorare la qualità della vita e la sicurezza dei residenti e dei visitatori. Il Consigliere Pompeo Costabile afferma, invece, che i nuovi dissuasori “non sono autovelox”, sostiene che su Sant’Agostino i veicoli arriverebbero a velocità molto elevate e, nello stesso intervento, riconosce che una parte della viabilità interna si troverebbe in uno stato di abbandono, richiamando anche il precedente autovelox per il quale il Comune avrebbe atteso circa un anno prima di ottenere l’autorizzazione prefettizia.

Le medesime affermazioni sono state poi sostanzialmente riprese nella comunicazione istituzionale pubblicata dal Comune il 21 luglio 2026, nella quale l’Amministrazione parla di un “articolato monitoraggio delle velocità”, di punte superiori ai 100 km/h e soprattutto di un volume complessivo di violazioni che, attraverso una proiezione su base annua, supererebbe addirittura i dodici milioni di infrazioni. Nello stesso comunicato il Comune annuncia una metodologia definita innovativa, basata su postazioni mobili ad alta visibilità collocate in quota e a rotazione sui pali presenti sul territorio, precisando che, una volta a regime, soltanto una postazione alla volta sarà effettivamente attiva e che nella prima fase tutte le postazioni saranno invece completamente inattive e non eleveranno alcuna sanzione.

3. LE DICHIARAZIONI DI PAOLO GOGGIO E IL RUOLO DI NOI SICURI PROJECT

È a questo punto che assume particolare interesse l’intervento di Paolo Goglio, perché è lo stesso soggetto privato al quale il Sindaco affida l’illustrazione tecnica del progetto a spiegare in modo piuttosto chiaro la filosofia dell’iniziativa, i dati che sarebbero stati raccolti e il funzionamento previsto delle postazioni.

All'inizio del proprio intervento Goglio si presenta come responsabile della società Noi Sicuri Project di Brescia. La trascrizione automatica della conferenza restituisce l'espressione "società benefica", ma il passaggio appare verosimilmente riferito alla qualificazione di "società benefit" e dovrà, se ritenuto utile, essere verificato attraverso l'acquisizione dell'audio originale e della visura camerale. Ciò che rileva ai fini della presente non è comunque la particolare forma societaria, ma il fatto che un soggetto privato, operante professionalmente e commercialmente con numerose amministrazioni pubbliche, sia stato incaricato di svolgere o comunque presentare attività di monitoraggio, elaborazione statistica e progettazione che il Comune utilizza come fondamento di una propria politica di sicurezza stradale.

Goglio afferma che sui cinque punti monitorati di via Sant'Agostino sarebbero state registrate circa 9.700 "infrazioni giornaliere", vale a dire, secondo la sua esposizione, circa un terzo dei passaggi rilevati, quindi proietta tale valore su base annua parlando di oltre tre milioni di infrazioni e di più di quattromila situazioni collocate nelle fasce che egli associa alle violazioni più gravi. Passando alla Flacca, dichiara invece circa 24.000 infrazioni al giorno, una proiezione di 8,8 milioni di infrazioni annue e quasi 60.000 casi nelle fasce più elevate, citando velocità di 130, 120 e 118 km/h su Sant'Agostino e addirittura una punta di 155 km/h sulla Flacca. I dati delle due aree vengono quindi sommati e presentati, anche nella comunicazione ufficiale del Comune, come circa dodici milioni di infrazioni annue.

È precisamente su questo passaggio che si ritiene indispensabile un accertamento. Non viene contestata in astratto la possibilità che su quelle strade esistano automobilisti che superano i limiti, né si intende minimizzare la pericolosità di condotte effettivamente accertate a velocità elevate. Il problema è un altro e riguarda il modo con il quale un soggetto privato arriva a produrre numeri di tale portata, li qualifica come "infrazioni" e li consegna a un'Amministrazione pubblica che li assume come dato ufficiale per motivare un progetto, impegnare risorse e predisporre infrastrutture destinate, almeno potenzialmente, a una successiva attività sanzionatoria.

Durante la conferenza non vengono infatti indicati la marca, il modello e le matricole delle apparecchiature con le quali sarebbero stati effettuati i monitoraggi, né il proprietario degli strumenti, il loro principio di funzionamento, le verifiche eseguite, l'eventuale taratura o riferibilità metrologica, il margine di errore, la durata esatta di ciascun campionamento, il numero complessivo dei passaggi effettivamente rilevati, i giorni e gli orari nei quali sono avvenute le misurazioni, le condizioni ambientali e di traffico, le tolleranze applicate e il procedimento utilizzato per trasformare rilevazioni effettuate in periodi limitati in una proiezione annuale di dodici milioni di infrazioni.

Questa distinzione è essenziale anche sotto il profilo giuridico. Una rilevazione destinata esclusivamente a uno studio statistico non equivale a un accertamento amministrativo della violazione dell'art. 142 del Codice della strada e ALTVELOX non intende sostenere il contrario. Proprio per questo appare improprio, sino a quando non siano conosciuti strumento, metodo e criteri di elaborazione, trasformare automaticamente ogni rilevazione statistica superiore a una determinata soglia in una "infrazione" e presentare alla collettività milioni di violazioni come se fossero dati già tecnicamente e giuridicamente accertati.

4. IL RICHIAMO ALLA SCIENZA E LE PERCENTUALI ANNUNCIATE

Goglio prosegue l'intervento richiamando i dati ACI e ISTAT sull'incidentalità e affermando che la velocità indicata statisticamente come causa primaria rappresenterebbe soltanto una parte del fenomeno, perché in molti altri incidenti agirebbe quale concausa o fattore capace di aumentarne la gravità. Richiama quindi il cosiddetto Power Model di Nilsson e lo applica direttamente al progetto di Gaeta, partendo dalla velocità media che dichiara essere stata rilevata, pari a 45,88 km/h, e indicando come obiettivo una riduzione a 40 km/h. Da tale variazione fa derivare aspettative di riduzione degli incidenti del 12,8 per cento, dei feriti del 24 per cento, di una categoria più grave indicata nella trascrizione con una percentuale del 33,7 per cento e della mortalità addirittura del 42 per cento nel lungo periodo.

Il modello scientifico citato da Goglio esiste e il presente esposto non intende certo contestarne l'esistenza. Occorre però verificare un profilo diverso: chi abbia stabilito che esso possa essere applicato direttamente e in questi termini alle strade di Gaeta, sulla base di quali dati locali di incidentalità, quale periodo sia stato preso in esame, quali variabili siano state considerate e quale professionista abbia validato questa elaborazione. Citare un modello scientifico non rende automaticamente scientifica qualsiasi applicazione locale che ne venga proposta, soprattutto quando le percentuali ottenute vengono presentate pubblicamente come obiettivi concreti del progetto.

Nella stessa parte dell'intervento emerge, peraltro, un'incongruenza numerica che merita di essere chiarita proprio perché Goglio invita espressamente i presenti a considerare quei numeri come "obiettivi ufficiali" della campagna. Egli parla inizialmente di un abbattimento del 90 per cento dei dodici milioni di infrazioni e indica come obiettivo finale 600.000 infrazioni annue; il passaggio da dodici milioni a seicentomila corrisponde però a una riduzione del 95 per cento. Poco dopo lo stesso Goglio torna infatti a parlare di un obiettivo del 95 per cento. Analogamente vengono prospettate riduzioni sino al 98 per cento delle violazioni più gravi. Numeri di questa

precisione, utilizzati all'interno di una presentazione istituzionale, rendono ancora più necessario conoscere chi abbia predisposto lo studio, con quali competenze e sulla base di quali dati verificabili.

Il Sindaco e successivamente altri intervenuti chiamano ripetutamente Paolo Goglio "dottore", mentre Goglio nel presentarsi dichiara semplicemente di essere il responsabile di Noi Sicuri Project e il materiale sino ad oggi esaminato da ALTVELOX lo indica come direttore o referente del progetto. Non si intende affermare, senza una verifica documentale, che Goglio sia privo di un titolo accademico, perché un'affermazione di questo tipo richiederebbe una fonte certa che ALTVELOX non possiede. Si chiede però di verificare quali siano effettivamente i suoi titoli e, soprattutto, chi siano gli eventuali ingegneri, statistici, psicologi, esperti di sicurezza stradale o altri professionisti che abbiano sottoscritto e assunto la responsabilità tecnica e scientifica delle rilevazioni e delle elaborazioni presentate al Comune. Questa verifica assume particolare importanza perché il Sindaco demanda proprio a Goglio l'esposizione "più tecnica" dei dati e perché nella conferenza vengono utilizzati concetti statistici e scientifici per giustificare scelte amministrative concrete.

5. LE POSTAZIONI ARANCIONI E LA PERCEZIONE DI UN CONTROLLO CHE PUÒ NON ESSERE ATTIVO

La parte forse più significativa dell'intervento riguarda le postazioni che stanno venendo installate. Goglio spiega che si tratta di sistemi collocati in quota, aggiungendo che questa soluzione li renderebbe più difficili da manomettere e, soprattutto, "più credibili". Precisa poi che non sarebbe possibile capire quando una postazione sia attiva e quando non lo sia e mostra come esempio una postazione attiva osservando che l'utente non può sapere se lo strumento stia effettivamente funzionando. Spiega inoltre che le postazioni potranno essere spostate o ruotate tra diversi punti e che l'importante sarebbe ottenere, attraverso la loro presenza diffusa, una modifica generalizzata del comportamento di guida.

Il concetto viene ulteriormente chiarito quando Goglio afferma che, all'inizio di agosto, i sistemi partiranno in modo totalmente preventivo e saranno quindi spenti. Secondo la sua esposizione, la semplice presenza della postazione e la percezione che in quel punto potrebbe esserci un controllo sarebbero sufficienti a indurre il 60, il 70 o l'80 per cento degli utenti a modificare il proprio atteggiamento. Solo in un secondo momento, sulla base dei successivi monitoraggi, il Comune dovrebbe decidere se effettuare controlli sanzionatori saltuari e, qualora persistessero criticità, arrivare eventualmente a un impiego più continuativo.

Quando uno dei presenti domanda in cosa consista concretamente questa prima fase educativa, la spiegazione torna ancora sulla collocazione dell'infrastruttura e sull'esempio del Tutor. Goglio afferma che l'infrastruttura complessiva del controllo deve essere resa percepibile all'utente prima della sua effettiva attivazione e, nella parte finale della discussione, sostiene che se i box vengono lasciati spenti ma visibili producono comunque un effetto preventivo. Aggiunge di poter mostrare decine di progetti nei quali le infrazioni sarebbero diminuite senza elevare neppure una sanzione e sostiene che la sanzione sistematica non sarebbe utile alla prevenzione.

Non si tratta quindi di un'interpretazione attribuita dall'esterno al progetto. È lo stesso responsabile a descrivere un sistema nel quale una pluralità di postazioni viene deliberatamente resa visibile e credibile, mentre l'utente non deve poter sapere quale sia realmente attiva, e nel quale la prima fase prevede addirittura che nessuna postazione elevi sanzioni. La finalità dichiarata è fare in modo che l'automobilista, percependo la possibilità di essere sottoposto a controllo elettronico, modifichi comunque la propria velocità.

ALTVELOX ritiene necessario che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si pronunci espressamente sul progetto oggi avviato a Gaeta, anche perché la questione dei box arancioni e della campagna "Attenta-Mente" era già stata sottoposta formalmente alla medesima Direzione Generale in occasione del precedente progetto realizzato nel Comune di Piacenza. Non si tratta quindi di una problematica nuova per il Ministero né di una richiesta formulata oggi per la prima volta. In relazione a Piacenza, ALTVELOX aveva trasmesso al MIT una prima istanza il 30 agosto 2025 e, non avendo ricevuto riscontro, aveva rinnovato e ampliato la richiesta con ulteriore istanza di accesso del 1° ottobre 2025, chiedendo espressamente se il progetto "Attenta-Mente" fosse stato sottoposto all'attenzione ministeriale, se avesse ricevuto autorizzazioni o riconoscimenti, se i box arancioni fossero stati oggetto di approvazione, omologazione o pareri tecnici, se fosse consentito utilizzarli privi di strumentazione attiva e se fosse legittima l'apposizione di diciture e simbologie riconducibili al controllo elettronico della velocità. Veniva inoltre chiesta copia degli eventuali precedenti ministeriali riguardanti Velo Ok e Speed Check e dei provvedimenti che avessero eventualmente legittimato l'utilizzo dei contenitori con finalità di deterrenza, monitoraggio o educazione stradale.

Il protrarsi dell'assenza di risposta aveva quindi indotto ALTVELOX, in data 13 novembre 2025, a presentare una distinta denuncia-querela anche nei confronti dei dirigenti ministeriali allora individuati nelle persone del Direttore generale Fausto Fedele e del Direttore della Divisione 2 Valentino Iurato, chiedendo all'Autorità giudiziaria di verificare le ragioni dell'inerzia mantenuta nonostante le precedenti

istanze e le segnalazioni già formalmente trasmesse. La denuncia richiama espressamente la precedente iniziativa del 28 agosto 2025 relativa al progetto di Piacenza e le successive richieste inoltrate al MIT, rappresentando che l'Associazione aveva chiesto al Ministero di esercitare le proprie competenze di indirizzo, vigilanza e chiarimento tecnico sulla natura del progetto e dei dispositivi utilizzati.

La denuncia del 13 novembre 2025 indicava nominativamente Fausto Fedele e Valentino Iurato tra i soggetti dei quali veniva chiesto di valutare la posizione e risulta corredata, tra gli allegati, dalla denuncia del 28 agosto, dall'istanza del 30 agosto e dall'accesso agli atti del 1° ottobre 2025. Soltanto successivamente a questa sequenza di iniziative il MIT, attraverso la Direzione Generale per la Sicurezza Stradale e l'Autotrasporto, Divisione 2, ha finalmente fornito un riscontro formale, registrato nel sistema ministeriale come SISTRA – Registro Ufficiale 2025 n. 0025424 e sottoscritto dal Direttore della Divisione 2, ing. Valentino Iurato. Nella nota il Ministero dà espressamente atto di avere ricevuto le comunicazioni ALTVELOX del 30 agosto, del 1° ottobre e del 13 novembre 2025 e precisa, anzitutto, che il progetto “Attenta-Mente” di Piacenza non era stato sottoposto all'attenzione dell'Ufficio. Questo elemento assume oggi particolare rilievo, perché conferma che almeno per il precedente progetto piacentino la campagna era stata avviata e pubblicamente presentata senza che il progetto, nella sua configurazione complessiva, fosse stato previamente sottoposto alla struttura ministeriale competente.

Il contenuto della risposta ministeriale è ancora più significativo se confrontato con quanto ora dichiarato a Gaeta. Il MIT definisce i VeloBox arancioni, i Velo Ok, gli Speed Check, i Trubox e sistemi simili come “supporti al controllo” e chiarisce che si tratta di contenitori destinati a programmi di controllo della velocità che possono contribuire a creare nell'utente la percezione di un controllo costante. Precisa però immediatamente che “l'unico impiego consentito” per tali supporti, per i quali il Ministero non richiede approvazione od omologazione proprio perché considerati meri contenitori, è quello di ospitare al loro interno dispositivi di controllo di tipo approvato od omologato per l'accertamento delle violazioni dell'art. 142 del Codice della strada, anche attraverso un utilizzo non continuo.

Non basta quindi, secondo quanto scritto dallo stesso MIT, collocare lungo la strada una scatola vuota e attribuirle autonomamente una generica funzione educativa o psicologica. La nota prosegue infatti precisando che deve essere l'organo di polizia a verificare la possibilità di alloggiare nel box il dispositivo misuratore, anche valutando le condizioni interne suscettibili di incidere sul suo funzionamento, e riconosce che la maggior parte delle postazioni può essere normalmente vuota proprio perché il conducente non deve sapere in quale di esse si trovi effettivamente il misuratore. Il

passaggio decisivo è però quello successivo: il Ministero afferma che, affinché tale metodologia sia realmente funzionale, i rilevatori devono essere collocati “con sistematicità”, nell’ambito di un serio piano di intervento e a rotazione all’interno dei supporti, procedendo effettivamente alla contestazione delle violazioni, in modo da mantenere credibile il sistema nella percezione degli utenti.

La stessa nota aggiunge che, in mancanza di quella che il MIT definisce una “letteratura di natura sanzionatoria” percepita dagli utenti, il sistema perderebbe la propria funzione educativa e deterrente; precisa inoltre che presegnalazione e visibilità devono rispettare integralmente la normativa vigente e conclude in maniera inequivoca che “qualsiasi altro utilizzo diverso da quello sopra esposto non appare appropriato in quanto privo della sua natura funzionale precedentemente descritta”. Questa posizione ministeriale rende necessario un chiarimento immediato sul progetto di Gaeta, perché nella conferenza stampa del 21 luglio 2026 Paolo Goglio ha annunciato una prima fase nella quale tutti i box saranno completamente inattivi e ha spiegato che la sola collocazione delle infrastrutture dovrebbe produrre l’effetto educativo e deterrente, arrivando ad affermare che in altre realtà sarebbero state ottenute importanti riduzioni delle infrazioni senza elevare neppure una sanzione. La configurazione annunciata a Gaeta deve quindi essere confrontata dal MIT con il proprio precedente indirizzo, nel quale l’effetto deterrente è ammesso all’interno di un sistema di controllo effettivo, con apparecchi approvati od omologati realmente inseriti a rotazione nei box, e non come semplice presenza permanente di contenitori tutti dichiaratamente inattivi.

Tale lettura non nasce soltanto dalla nota del 2025. I pareri storici che lo stesso MIT ha allegato al proprio riscontro confermano una linea amministrativa sviluppata nel tempo. Con nota prot. n. 2318 del 23 aprile 2013 il Ministero aveva chiarito che gli Speed Check non erano riconducibili alle categorie previste dal Regolamento, non potevano quindi essere autonomamente approvati od omologati e potevano essere utilizzati soltanto come contenitori destinati a ospitare dispositivi misuratori debitamente approvati, purché fosse assicurata un’effettiva funzione di rilevamento della velocità, anche saltuaria. Nella nota prot. n. 1638 dell’8 aprile 2014 relativa ai Velo Ok di Creazzo era stato nuovamente precisato che il loro impiego come componente della segnaletica non poteva essere autorizzato e che l’unico utilizzo consentito era quello di ospitare misuratori di velocità approvati nell’ambito di una strategia di controllo della velocità. Analogamente, nella nota prot. n. 1870 del 18 aprile 2014, il MIT aveva confermato che tali contenitori potevano trovare applicazione solo a condizione che ospitassero, anche non continuativamente, dispositivi misuratori della velocità.

È quindi proprio sulla base delle precedenti risposte del Ministero, e non soltanto delle valutazioni di ALTVELOX, che si chiede oggi di verificare la configurazione adottata a Gaeta. Il punto non è stabilire astrattamente se una scatola di plastica debba possedere un decreto di omologazione come se fosse essa stessa un autovelox, questione sulla quale il MIT ha già espresso il proprio orientamento qualificandola come mero contenitore; occorre invece accertare se il manufatto installato a Gaeta sia realmente utilizzabile come “supporto al controllo” nei termini stabiliti dal Ministero, se possa concretamente ospitare uno specifico dispositivo misuratore conforme, se sia stato verificato dall’organo di polizia competente, se la segnaletica associata rispetti le prescrizioni vigenti e soprattutto se sia conforme allo stesso indirizzo ministeriale una fase nella quale tutte le postazioni vengono installate e mantenute completamente inattive con la dichiarata finalità di produrre, da sole, un effetto psicologico sugli utenti.

La questione diventa ancora più delicata perché il Sindaco di Gaeta ha affermato pubblicamente che le medesime postazioni potrebbero successivamente essere utilizzate per sanzionare la velocità una volta dotate delle necessarie apparecchiature e con l’impiego della Polizia Locale. In tale momento deve cessare qualsiasi ambiguità tra contenitore e dispositivo di misura: il box può anche essere qualificato dal MIT come mero supporto, ma lo strumento che viene inserito al suo interno deve essere esattamente identificato, deve poter funzionare nella specifica configurazione di installazione prevista e deve possedere tutti i titoli richiesti dalla disciplina vigente per l’accertamento delle violazioni. Lo stesso MIT, nel riscontro relativo a Piacenza, ha posto espressamente a carico dell’organo di polizia la verifica della compatibilità tra contenitore e misuratore e delle condizioni interne che potrebbero alterarne il funzionamento.

Per questa ragione ALTVELOX chiede oggi al Ministero di non limitarsi a richiamare genericamente i precedenti pareri sui VeloBox, ma di esaminare specificamente il progetto concretamente adottato a Gaeta e di dichiarare se esso corrisponda alle condizioni indicate nella propria nota SISTRA – Registro Ufficiale 2025 n. 0025424. Si chiede in particolare di chiarire se la fase iniziale totalmente inattiva annunciata dal Comune e da Paolo Goglio sia compatibile con il principio ministeriale secondo cui l’unico impiego consentito dei box consiste nell’ospitare, sia pure a rotazione e in modo non continuo, effettivi dispositivi di controllo; quale sia l’apparecchiatura che il Comune intende inserire nelle postazioni; chi ne abbia verificato la compatibilità tecnica con il contenitore; quale decreto ministeriale ne disciplini l’impiego; su quali tratti stradali verrà utilizzata; con quale modalità di contestazione e secondo quale regime di presegnalazione, visibilità, presenza o meno degli organi di polizia e autorizzazione prefettizia. Solo attraverso questi elementi sarà possibile stabilire se ci si trovi realmente di fronte alla metodologia di controllo descritta e ammessa dal MIT nei propri

precedenti oppure a un diverso impiego dei box che lo stesso Ministero, nel riscontro già fornito ad ALTVELOX, ha espressamente definito non appropriato.

6. I PRECEDENTI DI PIACENZA E MONZUNO, GIÀ SOTTOPOSTI ALLE AUTORITÀ COMPETENTI

Quanto avviene a Gaeta presenta caratteristiche che ALTVELOX ha già incontrato nei progetti “Attenta-Mente” realizzati a Piacenza e Monzuno, entrambi già oggetto di separate iniziative e denunce e che vengono richiamati nella presente esclusivamente quali precedenti documentali utili alla comprensione del sistema.

Nel caso di Piacenza, a seguito dell’accesso agli atti, lo stesso Comune aveva dichiarato che i VeloBox arancioni installati nelle vie cittadine avevano finalità di rilevazione statistica del numero dei veicoli e della velocità e che l’installazione era destinata a verificare il comportamento dei conducenti in presenza di uno strumento avente caratteristiche identiche a quelle di un vero velox ma senza capacità sanzionatoria. Nella medesima risposta veniva dichiarata una riduzione di circa il 70 per cento delle condotte potenzialmente sanzionabili. ALTVELOX aveva quindi chiesto di conoscere contratti, strumenti utilizzati, dati, metodologia, studi scientifici, atti amministrativi e titoli tecnici, sottoponendo successivamente la vicenda all’Autorità giudiziaria e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Nel caso di Monzuno la campagna pubblicitaria percentuali estremamente precise, indicando un calo delle infrazioni del 55,28 per cento, delle infrazioni gravi del 92,21 per cento e della velocità media del 16,95 per cento. Anche quella vicenda è stata oggetto di denuncia da parte di ALTVELOX. Non si intende in questa sede entrare nel merito dei due procedimenti, ma soltanto evidenziare che lo schema presentato oggi a Gaeta ripropone una sequenza già osservata: monitoraggio preliminare delle velocità, rappresentazione di un elevato numero di infrazioni, installazione di box o postazioni ad alta visibilità, utilizzo dell’effetto percettivo derivante dalla possibile presenza del controllo e successiva misurazione di percentuali di riduzione utilizzate per dimostrare l’efficacia del progetto.

Anche la figura di Paolo Goglio non compare per la prima volta con il progetto presentato a Gaeta e, proprio per la continuità nel tempo della sua presenza in iniziative rivolte alle pubbliche amministrazioni, appare necessario ricostruire con precisione quale sia stato e quale sia oggi il suo effettivo ruolo, personale e societario, nelle attività proposte ai Comuni. La documentazione già acquisita da ALTVELOX e le fonti pubbliche dell’epoca consentono infatti di risalire almeno ai primi anni del decennio

scorso, quando Goglio veniva indicato quale presidente, coordinatore o responsabile del progetto “Noi Sicuri” e partecipava alla presentazione presso numerose amministrazioni dei sistemi Speed Check e Velo Ok, vale a dire contenitori arancioni destinati a essere collocati lungo le strade e utilizzati secondo una metodologia che già allora veniva spiegata attraverso una fase preliminare di monitoraggio della velocità, la successiva installazione dei box e la misurazione della diminuzione delle condotte di superamento dei limiti.

Nel materiale già acquisito da ALTVELOX risulta che Goglio dichiarava già nel 2012 che circa 300 enti locali avevano acquistato tali sistemi e attribuiva agli Speed Check riduzioni delle infrazioni nell'ordine del 70 per cento, con punte dell'80 per cento, attraverso un meccanismo deterrente sostanzialmente coincidente, nei suoi elementi essenziali, con quello oggi nuovamente presentato a Gaeta. Negli anni successivi la medesima impostazione risulta riproposta in numerose amministrazioni: monitoraggio preliminare dei flussi e delle velocità, installazione di contenitori ad alta visibilità, rotazione dell'apparecchio di misura e successivo confronto dei dati per dimostrare la dichiarata efficacia preventiva del sistema. Nel 2015, ad esempio, lo stesso Goglio spiegava pubblicamente che uno studio sugli Speed Check era stato condotto mediante due distinti rilevamenti radar prima e dopo l'installazione delle colonnine, mentre già nel 2013 veniva presentato dalle amministrazioni come responsabile di un progetto che associava espressamente monitoraggio dei flussi, controllo della velocità e Velo Ok.

Questa attività fu oggetto, nel 2014, anche di un'articolata attenzione della trasmissione televisiva “Le Iene”, che dedicò almeno tre distinti servizi ai cosiddetti “finti autovelox”: il 12 marzo 2014 venne trasmesso il servizio intitolato “Finti autovelox”, dedicato all'acquisto di trenta apparati da parte del Comune di Orte; il 19 marzo seguì “Chi c'è dietro ai finti autovelox?”, nel quale la trasmissione pose pubblicamente interrogativi sulla società che commercializzava tali prodotti e sulla relativa struttura; il 9 aprile venne trasmesso “Quelli dei finti autovelox”, incentrato anche sulle società fiduciarie coinvolte nella commercializzazione dei Velo Ok.

Si tratta evidentemente di servizi giornalistici e non di provvedimenti giudiziari e, pertanto, ALTVELOX non assume come accertate le contestazioni giornalistiche allora formulate; il loro rilievo, ai fini della presente, consiste però nel documentare che già oltre dodici anni fa la filiera commerciale e societaria collegata a questi sistemi aveva determinato interrogativi pubblici sulla provenienza dei manufatti, sulle società che li proponevano ai Comuni e sulle modalità attraverso le quali venivano acquistati e utilizzati.

La continuità temporale è significativa anche perché nel giugno 2025, in occasione della vicenda di Monzuno già denunciata da ALTVELOX, Paolo Goglio veniva ancora

indicato come direttore commerciale di Noi Sicuri Project e la stampa richiamava espressamente la precedente inchiesta televisiva de “Le Iene” sulla medesima realtà.

Oggi, a Gaeta, è ancora Goglio a presentare personalmente all’Amministrazione i monitoraggi, a illustrare percentuali e proiezioni statistiche, a richiamare modelli scientifici, a spiegare il funzionamento psicologico delle postazioni e a descrivere la successiva possibile fase sanzionatoria. Non appare quindi irragionevole chiedere alla Guardia di Finanza di ricostruire l’intera continuità economica e societaria di questa attività, individuando quali soggetti giuridici abbiano nel tempo commercializzato Speed Check, Velo Ok, VeloCITY e gli attuali box utilizzati nel progetto “Attentamente”, quali rapporti siano intercorsi con Paolo Goglio e con Noi Sicuri Project S.r.l., chi siano stati produttori e fornitori effettivi degli apparati, quali società abbiano incassato i corrispettivi pagati dagli enti pubblici e se vi siano stati mutamenti societari, cessioni di ramo d’azienda, rapporti di controllo o collegamento, licenze commerciali o altri accordi attraverso i quali il medesimo modello sia stato progressivamente riproposto sotto differenti denominazioni.

Per le stesse ragioni appare opportuno acquisire, con riferimento specifico all’affidamento disposto dal Comune di Gaeta, la visura camerale storica e aggiornata di Noi Sicuri Project S.r.l., l’indicazione degli amministratori, dei soci e del titolare effettivo, nonché la documentazione con la quale l’operatore economico ha attestato il possesso dei requisiti necessari per contrarre con la Pubblica Amministrazione. Si chiede in particolare di accertare quale procedura sia stata utilizzata dal Comune, quale sia l’importo dell’affidamento, quale CIG sia stato acquisito, quale decisione a contrarre sia stata adottata, se l’affidamento risulti correttamente registrato nella Banca Dati Nazionale dei Contratti Pubblici e se siano stati verificati i requisiti generali previsti dagli artt. 94 e seguenti del D.Lgs. n. 36/2023. L’affidamento diretto, infatti, non comporta affatto che l’operatore economico possa essere scelto prescindendo dai requisiti previsti dal Codice dei contratti pubblici; la semplificazione riguarda la procedura di scelta e, per gli affidamenti inferiori a 40.000 euro, l’art. 52 consente che il possesso dei requisiti venga attestato mediante dichiarazione sostitutiva, prevedendo un sistema di controlli anche a campione, ma non elimina i requisiti stessi né rende irrilevante la loro effettiva sussistenza. Per questa ragione si chiede al Comune di Gaeta e alla Guardia di Finanza di verificare quale regime sia stato concretamente applicato e di acquisire le dichiarazioni presentate dall’affidatario, gli eventuali controlli effettuati e le risultanze del Fascicolo Virtuale dell’Operatore Economico.

Particolare attenzione dovrà essere riservata alla regolarità contributiva di Noi Sicuri Project S.r.l. alla data dell’affidamento e durante l’esecuzione del rapporto. Si chiede pertanto di accertare se l’operatore economico disponesse e disponga di regolarità

contributiva nei confronti degli enti previdenziali e assicurativi competenti e di acquisire il DURC in corso di validità o la corrispondente risultanza disponibile attraverso il FVOE, precisando le date delle verifiche effettuate dal Comune. La verifica non è affatto marginale, poiché ANAC ha espressamente reso interoperabile il DURC con il Fascicolo Virtuale dell'Operatore Economico ai fini dell'accertamento dell'assenza di violazioni definitivamente accertate in materia contributiva ai sensi dell'art. 94, comma 6, del D.Lgs. n. 36/2023, mentre l'INPS individua espressamente le procedure di appalto di lavori, servizi e forniture pubbliche tra gli ambiti nei quali opera la verifica della regolarità contributiva.

Qualora l'affidamento di Gaeta sia inferiore a 40.000 euro, dovrà essere chiarito se il Comune abbia fatto applicazione del regime semplificato previsto dall'art. 52 del Codice e secondo quali modalità abbia inserito l'operatore nel proprio programma di controlli; qualora invece l'importo superi tale soglia, dovrà essere acquisita la documentazione completa relativa alla verifica dei requisiti effettuata prima dell'affidamento. In entrambi i casi interessa sapere non soltanto se esista formalmente un contratto, ma se il soggetto privato al quale un'Amministrazione comunale ha affidato un progetto presentato alla cittadinanza come tecnico e scientifico possedesse, al momento dell'affidamento e nel corso della sua esecuzione, tutti i requisiti richiesti per contrarre con la Pubblica Amministrazione.

Si chiede infine di acquisire il curriculum professionale effettivamente prodotto da Paolo Goglio e da eventuali tecnici indicati nell'offerta di Noi Sicuri Project, verificando titoli di studio, qualifiche professionali, iscrizioni ad albi ove dichiarate, precedenti esperienze utilizzate per giustificare l'affidamento e nominativi dei soggetti che hanno materialmente sottoscritto o validato i monitoraggi e le elaborazioni statistiche consegnate al Comune. La richiesta appare tanto più necessaria considerando che nel corso degli anni Goglio viene indicato nelle fonti pubbliche con qualifiche non sempre coincidenti, quali presidente, coordinatore nazionale, direttore del progetto, direttore commerciale e, in alcune occasioni, persino come "ingegnere", mentre a Gaeta viene ripetutamente presentato come "dottore". In assenza della documentazione curriculare utilizzata dall'Amministrazione per l'affidamento, ALTVELOX non intende attribuirgli né negargli alcun titolo, ma ritiene doveroso accertare quali qualifiche siano state effettivamente dichiarate e documentate, soprattutto perché è proprio a lui che il Sindaco di Gaeta ha affidato pubblicamente l'esposizione degli aspetti tecnici, statistici e asseritamente scientifici del progetto. Una fonte del 2022, ad esempio, lo qualificava come "ingegner Paolo Goglio", mentre fonti più recenti e le comunicazioni istituzionali di Piacenza lo indicano semplicemente quale direttore di Noi Sicuri Project; la difformità rende appropriata una verifica documentale, non una conclusione anticipata.

7. LA NECESSITÀ DI ACQUISIRE GLI ATTI DEL PROGETTO DI GAETA

Alla luce di quanto sopra, appare necessario acquisire presso il Comune di Gaeta l'intero fascicolo amministrativo relativo al progetto, senza limitarsi al materiale utilizzato nella conferenza stampa. Dovranno essere acquisiti la determina o gli altri atti con i quali è stato affidato l'incarico a Noi Sicuri Project S.r.l. o ad altro operatore economico, il relativo CIG, il contratto, il capitolato o la proposta tecnico-economica, l'importo complessivo previsto, le fatture già emesse o liquidate, la provenienza delle risorse utilizzate e l'eventuale impiego di proventi derivanti dalle sanzioni al Codice della strada.

Occorre inoltre acquisire integralmente il rapporto prodotto a conclusione dei monitoraggi preliminari e non soltanto le slide o le sintesi utilizzate nella presentazione pubblica, con i dati grezzi dai quali sono state ricavate le 9.700 infrazioni giornaliere di Sant'Agostino, le 24.000 della Flacca e la proiezione complessiva superiore a dodici milioni. Per ciascun rilevamento dovranno essere individuati il luogo preciso, il giorno, l'orario, la durata del campionamento, il numero dei veicoli transitati, le singole classi di velocità, la soglia considerata come violazione, le tolleranze applicate, l'eventuale esclusione dei dati anomali e il procedimento matematico attraverso il quale i risultati sono stati proiettati sull'intero anno.

Devono essere identificati marca, modello, matricola e proprietario di ogni apparecchiatura utilizzata per tali monitoraggi, acquisendone la documentazione tecnica, le certificazioni, le eventuali verifiche di taratura e funzionalità e ogni altro documento che consenta di stabilire il livello di affidabilità della misura. Non perché una rilevazione statistica debba essere trattata come un verbale di accertamento, ma perché un'Amministrazione non può ragionevolmente presentare come dato istituzionale milioni di violazioni e impostare su quel dato una politica di sicurezza senza essere in grado di dimostrare come sia stato ottenuto.

Ugualmente dovranno essere acquisiti lo studio scientifico eventualmente posto a fondamento dell'applicazione del Power Model di Nilsson alle strade di Gaeta, i nominativi e i curricula dei professionisti che hanno elaborato o validato il modello locale, la documentazione relativa all'incidentalità effettivamente registrata sulla Flacca, su via Sant'Agostino e sulle altre arterie interessate, con indicazione delle date, delle dinamiche, della gravità degli eventi e soprattutto delle cause o concause accertate. La dichiarazione del Sindaco secondo cui esisterebbe un'incidentalità statisticamente dimostrata deve infatti poter essere confrontata con i dati reali, perché la presenza di automobilisti che superano il limite e la presenza di incidenti sono fenomeni certamente collegabili sul piano generale, ma non diventano per questo automaticamente coincidenti nel singolo tratto stradale.

Per quanto riguarda i box installati, dovranno essere acquisiti il contratto di fornitura o noleggio, il produttore, la marca, il modello, le caratteristiche tecniche, il costo unitario, il numero complessivo, le modalità di posa, la proprietà dei pali o delle infrastrutture utilizzate, le autorizzazioni alla collocazione, la documentazione relativa alla segnaletica associata e ogni provvedimento ministeriale eventualmente richiamato dal fornitore o dal Comune. Se è previsto che uno o più box possano successivamente ospitare apparecchi destinati all'accertamento della velocità, dovranno essere sin d'ora identificati anche tali apparecchi, la configurazione nella quale saranno utilizzati, i decreti ministeriali invocati e gli atti prefettizi necessari alla modalità di controllo prescelta.

8. RICHIESTE ALLA GUARDIA DI FINANZA E AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Alla Guardia di Finanza si chiede, in particolare, di verificare il rapporto economico esistente tra il Comune di Gaeta e Noi Sicuri Project S.r.l. o eventuali altri operatori coinvolti, acquisendo la documentazione contrattuale e fiscale, verificando il costo del monitoraggio, dei box, delle successive attività di gestione e dell'eventuale fase sanzionatoria, nonché la congruità della spesa e la sua imputazione contabile. Si chiede inoltre di accertare se le apparecchiature utilizzate per la produzione dei dati appartengano alla stessa società, a soggetti collegati o al Comune e quale prestazione sia stata effettivamente acquistata dall'Amministrazione.

Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si chiede di pronunciarsi finalmente in modo espresso sulla natura dei box e delle postazioni utilizzate nel progetto, comunicando se quelli installati a Gaeta abbiano mai formato oggetto di approvazione, omologazione, autorizzazione, sperimentazione o parere ministeriale e chiarendo se sia consentito collocare lungo la strada postazioni deliberatamente destinate a essere percepite come sistemi di controllo della velocità quando, per espressa dichiarazione dell'Amministrazione e del soggetto privato che gestisce il progetto, esse sono inizialmente tutte inattive e, successivamente, soltanto una alla volta dovrebbe risultare effettivamente operativa. Si chiede altresì di verificare la conformità della segnaletica e della simbologia eventualmente associata e, qualora emergano elementi non conformi alle disposizioni dell'art. 45 del Codice della strada, di esercitare i poteri attribuiti al Ministero dalla medesima disposizione.

Si chiede inoltre al MIT di chiarire quale sia il regime applicabile nel momento in cui uno di questi contenitori venga utilizzato come effettiva postazione sanzionatoria e di verificare preventivamente che l'apparecchio destinato all'accertamento sia identificato

e conforme alla disciplina vigente, compreso il D.M. 8 giugno 2026 n. 125, evitando che la distinzione continuamente utilizzata nella conferenza tra “dissuasore”, “postazione”, “box”, “sistema di controllo” e “autovelox” finisca per rendere impossibile comprendere quale dispositivo venga realmente utilizzato e a quale titolo.

9. INVITO, DIFFIDA E RICHIESTE CONCLUSIVE

Per la delicatezza della materia e considerato che lo stesso Comune di Gaeta ha dichiarato pubblicamente che la prima fase del progetto prevede postazioni completamente inattive e che l’eventuale utilizzo sanzionatorio dovrebbe avvenire soltanto in un momento successivo, ALTVELOX invita formalmente il Comune di Gaeta, il Prefetto di Latina, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e gli organi di Polizia Stradale destinatari della presente, ciascuno nell’ambito delle rispettive attribuzioni, a non procedere all’attivazione sanzionatoria delle nuove postazioni sino a quando non siano stati identificati con precisione gli strumenti che verranno materialmente impiegati, verificati i relativi titoli ministeriali, le caratteristiche tecniche della configurazione utilizzata, le modalità operative, la segnaletica, le condizioni di presegnalamento e visibilità e ogni ulteriore requisito previsto dalla disciplina vigente.

Tale cautela appare tanto più necessaria alla luce del precedente riscontro fornito dallo stesso MIT ad ALTVELOX sul progetto “Attenta-Mente” di Piacenza, nel quale la Divisione 2 aveva chiarito che l’unico impiego consentito dei box, considerati meri contenitori, è quello di ospitare effettivi dispositivi di controllo approvati od omologati, anche in modo non continuo, precisando che la metodologia presuppone una reale rotazione degli strumenti e una concreta attività di controllo idonea a mantenere credibile il sistema.

Si chiede inoltre alla Sezione Polizia Stradale competente e, per quanto di rispettiva competenza, alla Direzione Centrale del Ministero dell’Interno, di svolgere una specifica verifica sulla posizione del Comune di Gaeta rispetto agli obblighi derivanti dall’art. 36 del Codice della strada. Il Comune di Gaeta risulta infatti espressamente inserito nell’elenco dei Comuni della Regione Lazio tenuti all’adozione del Piano urbano del traffico, pubblicato con D.M. 2 gennaio 1996 in attuazione dell’art. 36, comma 2, del D.Lgs. n. 285/1992. Non si tratta quindi, nel caso di Gaeta, di stabilire oggi se le problematiche di traffico denunciate dall’Amministrazione siano sufficienti a far sorgere per la prima volta l’obbligo di pianificazione, perché tale obbligo risulta già formalmente individuato; si tratta piuttosto di verificare se il Piano esista nella versione attualmente vigente, se sia stato regolarmente aggiornato e se il progetto “Attenta-

Mente” sia stato concepito e approvato all’interno di quella pianificazione oppure costituisca un’iniziativa autonoma e successiva non coordinata con essa.

Sul sito istituzionale del Comune risulta pubblicato un Piano urbano del traffico adottato con deliberazione della Giunta comunale n. 57 del 16 marzo 2016. ALTVELOX non dispone, allo stato, di elementi sufficienti per affermare che quello sia l’ultimo Piano effettivamente vigente o che non siano intervenuti aggiornamenti successivi e chiede pertanto che vengano acquisiti il PUT o PGTU attualmente vigente, il precedente, tutte le deliberazioni di aggiornamento, le relazioni biennali, gli eventuali piani particolareggiati ed esecutivi e gli atti attraverso i quali il Comune ha verificato la coerenza del progetto oggi presentato con la propria pianificazione del traffico. La verifica assume un rilievo particolare in considerazione dell’art. 36, comma 5, del Codice della strada, che prevede l’aggiornamento biennale dei piani, e delle direttive ministeriali per la redazione, adozione e attuazione dei PUT, secondo le quali tale aggiornamento deve fondarsi anche sui risultati del monitoraggio della circolazione e sulla relativa relazione tecnica.

Si chiede alla Polizia Stradale di verificare, in particolare, se le rilevazioni di velocità poste dal Comune a fondamento del progetto, l’individuazione delle arterie considerate critiche, la collocazione delle nuove postazioni, la programmata rotazione dei dispositivi e la futura eventuale attività sanzionatoria trovino riscontro nel PUT vigente e nei suoi eventuali aggiornamenti. L’art. 36, comma 4, individua infatti tra le finalità della pianificazione il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, mentre le direttive ministeriali del 24 giugno 1995 precisano che il PUT costituisce lo strumento tecnico-amministrativo attraverso il quale tali obiettivi devono essere perseguiti. Le stesse direttive assumono particolare interesse rispetto al progetto di Gaeta perché, nella parte dedicata alla gestione ordinaria del Piano, prevedono espressamente che l’efficacia degli interventi venga controllata attraverso il monitoraggio del traffico e l’analisi dei dati raccolti prima e dopo la loro attuazione, considerando fra gli elementi da rilevare proprio le velocità di percorrenza e gli incidenti stradali.

Questo dato rende necessario comprendere per quale ragione il monitoraggio oggi presentato dal Comune sia stato affidato a Noi Sicuri Project, quale rapporto abbia con il sistema di monitoraggio previsto dal PUT e se i dati utilizzati dalla società privata siano stati inseriti negli archivi e nelle analisi ufficiali dell’Amministrazione. Se, come affermato nella conferenza stampa, il Comune ha individuato un fenomeno di tale portata da parlare di oltre dodici milioni di infrazioni annue proiettate, velocità superiori ai 100 km/h, criticità diffuse sulle principali arterie urbane e necessità di modificare strutturalmente il comportamento degli utenti, tali elementi devono essere confrontati

con la pianificazione obbligatoria del traffico e con gli eventuali aggiornamenti biennali, non potendo ragionevolmente rimanere confinati in una presentazione predisposta nell'ambito di un progetto commerciale esterno. Le direttive ministeriali prevedono, del resto, proprio che i dati relativi a flussi, velocità e incidentalità vengano raccolti e confrontati per valutare l'efficacia delle discipline di traffico e determinare gli eventuali aggiornamenti progettuali del PUT.

Si invita pertanto anche il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a verificare se il Piano urbano del traffico del Comune di Gaeta risulti aggiornato secondo quanto previsto dall'art. 36, comma 5, e se, alla luce delle rilevanti problematiche di sicurezza e circolazione formalmente dichiarate dalla stessa Amministrazione, il progetto "Attentamente" possa essere considerato coerente con la pianificazione vigente. Si chiede altresì al Prefetto di Latina di acquisire le relative informazioni dal Comune e di valutare le iniziative di propria competenza qualora dovesse emergere una situazione di mancato aggiornamento o di sostanziale inattuazione della pianificazione obbligatoria, anche interessando il Ministero competente secondo il sistema di vigilanza previsto dall'art. 36 e dalle direttive ministeriali attuative.

Parallelamente si diffida il Comune di Gaeta a conservare integralmente tutti i dati originari dei monitoraggi già effettuati, compresi i file elettronici, i log degli apparati, i dati elementari di ogni singola sessione, le elaborazioni intermedie, i report consegnati da Noi Sicuri Project, le fotografie delle installazioni, la documentazione tecnica delle apparecchiature utilizzate per i rilievi preliminari e quella relativa ai box successivamente installati, nonché la corrispondenza intercorsa tra Comune, Noi Sicuri Project, Prefettura, Polizia Locale, Polizia Stradale, MIT ed eventuali ulteriori soggetti coinvolti. La conservazione dei dati appare indispensabile anche per consentire di verificare successivamente le analisi "prima-dopo" che costituiscono uno degli elementi sui quali lo stesso progetto dichiara di voler dimostrare la propria efficacia.

Alla Guardia di Finanza si chiede di valutare gli aspetti economici e contrattuali della vicenda, acquisendo la decisione a contrarre, la determina di affidamento, il CIG, l'offerta tecnico-economica, il contratto, gli eventuali ordini esecutivi, le fatture e i pagamenti riguardanti Noi Sicuri Project S.r.l. o altri operatori coinvolti, verificando quale prestazione sia stata concretamente acquistata dal Comune, quale sia il costo riferibile ai monitoraggi, ai box, alla loro installazione e alle eventuali successive attività di controllo. Si chiede altresì di verificare il possesso dei requisiti previsti dal D.Lgs. n. 36/2023 per contrarre con la Pubblica Amministrazione, compresa la regolarità contributiva dell'operatore economico secondo il regime applicabile all'importo dell'affidamento, acquisendo le risultanze del DURC e del Fascicolo Virtuale dell'Operatore Economico nonché le dichiarazioni rese dalla società in sede di

affidamento. Non si formula sul punto alcuna anticipata contestazione di irregolarità, non essendo ALTVELOX in possesso della documentazione necessaria, ma si chiede precisamente che tale documentazione venga verificata.

Alla Guardia di Finanza si chiede inoltre di accertare, esclusivamente con riferimento al progetto di Gaeta, quali soggetti abbiano materialmente eseguito i monitoraggi, a chi appartenessero le apparecchiature utilizzate, chi abbia elaborato i dati consegnati al Comune, quali qualifiche professionali siano state dichiarate nell'offerta e chi abbia sottoscritto o validato le relazioni tecniche e statistiche utilizzate nella conferenza stampa. La verifica appare necessaria considerato che Paolo Goglio è stato presentato dall'Amministrazione quale interlocutore chiamato a illustrare gli aspetti tecnici e scientifici dell'iniziativa, pur non essendo stato reso pubblico, allo stato degli atti conosciuti da ALTVELOX, il curriculum dei soggetti ai quali sono attribuibili le elaborazioni e le percentuali presentate.

Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si chiede altresì di confrontare specificamente il progetto di Gaeta con quanto già affermato dalla Divisione 2 nel riscontro fornito ad ALTVELOX sulla precedente vicenda di Piacenza. In quella sede il Ministero aveva chiarito che il progetto "Attenta-Mente" non era stato sottoposto alla propria attenzione e aveva precisato che i box arancioni, pur non necessitando autonomamente di approvazione od omologazione in quanto meri contenitori, possono essere utilizzati come "supporti al controllo" esclusivamente ospitando dispositivi approvati od omologati e nell'ambito di una metodologia che comporti un loro effettivo impiego a rotazione. Lo stesso Ministero aveva concluso che qualsiasi utilizzo diverso da quello descritto non appariva appropriato. Alla luce di tale precedente, si chiede pertanto di chiarire se la fase annunciata a Gaeta, nella quale tutte le postazioni risulterebbero inizialmente prive di attività sanzionatoria e verrebbero utilizzate principalmente per produrre un effetto percettivo sugli utenti, corrisponda o meno alle condizioni indicate dallo stesso Ministero nel proprio precedente parere.

La presente iniziativa non è diretta a impedire controlli della velocità né a mettere in discussione l'esigenza di intervenire quando esistano reali condizioni di pericolo. Proprio perché la sicurezza stradale coinvolge direttamente l'incolumità delle persone e costituisce una delle finalità primarie indicate dal Codice della strada, ALTVELOX ritiene necessario che le decisioni pubbliche poggino su dati verificabili, strumenti identificati, metodologie conoscibili e una pianificazione regolarmente adottata e aggiornata. Quando un'Amministrazione comunica alla cittadinanza che sulle proprie strade si produrrebbero, attraverso una proiezione, oltre dodici milioni di infrazioni all'anno, annuncia obiettivi di riduzione del 90 o del 95 per cento e collega tali risultati a percentuali determinate di diminuzione degli incidenti e della mortalità, appare

doveroso verificare non soltanto da dove provengano quei numeri, ma anche dove essi trovino collocazione nella pianificazione della mobilità che lo stesso ordinamento impone al Comune.

Per quanto sopra, il sottoscritto chiede al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla Prefettura di Latina, alla Polizia Stradale, alla Guardia di Finanza e al Comune di Gaeta, ciascuno per quanto di rispettiva competenza, di procedere agli accertamenti indicati nella presente, di acquisire e verificare gli atti amministrativi, contrattuali, economici e tecnici relativi al progetto, di identificare le apparecchiature utilizzate nei monitoraggi preliminari e quelle destinate alla futura eventuale fase sanzionatoria, di verificare il procedimento attraverso il quale i dati rilevati sono stati trasformati nelle proiezioni successivamente diffuse alla cittadinanza e di accertare la coerenza dell'intervento con il Piano urbano del traffico vigente e con i relativi aggiornamenti. Si chiede che ogni destinatario comunichi ad ALTVELOX l'esito delle verifiche svolte o, qualora ritenga che uno o più aspetti non rientrino nelle proprie attribuzioni, indichi l'ufficio competente al quale la relativa parte della segnalazione sia stata trasmessa.

ALTVELOX si riserva di integrare la presente sulla base degli atti che saranno acquisiti, delle risposte alle istanze già presentate e degli ulteriori elementi che dovessero emergere. Si allegano la trascrizione della conferenza stampa del Comune di Gaeta del 21 luglio 2026, la comunicazione istituzionale relativa al progetto, il precedente riscontro del MIT concernente il progetto "Attenta-Mente" di Piacenza e i relativi pareri ministeriali, la documentazione sul precedente di Monzuno nella parte strettamente utile al confronto, nonché lo Statuto di ALTVELOX ai fini della documentazione delle finalità associative e dell'interesse alla presente iniziativa.

ELENCO ALLEGATI:

1. ALTVELOX – Istanza al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti relativa al progetto "Attenta-Mente" del Comune di Piacenza, con richiesta di chiarimenti e documentazione sulla natura del progetto e sui sistemi utilizzati;
2. ALTVELOX – Seconda istanza di accesso agli atti al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti relativa al progetto "Attenta-Mente" del Comune di Piacenza, formulata quale rinnovazione e integrazione della precedente richiesta. Il documento richiama espressamente l'istanza del 30 agosto 2025 rimasta senza riscontro.

3. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Comunicazione relativa alla pratica “Attenta-Mente” di Piacenza, Sistemi Informativi e Statistica – SISTRA.REGISTRO UFFICIALE.2025.0025424;
4. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Direzione Generale per la Sicurezza Stradale e l’Autotrasporto, Divisione 2 – Nota prot. m_inf.AFC41FC.REGISTRO UFFICIALE.U.0025424 del 27 novembre 2025, a firma dell’ing. Valentino Iurato, recante riscontro in materia di “VeloBox arancioni”, “Velo OK”, “Speed Check”, “Trubox” o sistemi simili.
5. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Raccolta dei pareri ministeriali allegati alla nota prot. U.0025424 del 27 novembre 2025, comprendente le note prot. n. 2318 del 23 aprile 2013, n. 1638 dell’8 aprile 2014, n. 1870 del 18 aprile 2014 e n. 1031 del 15 febbraio 2018.
6. ALTVELOX – Istanza prot. n. 790/2026 del 14 agosto 2026 al Comune di Gaeta, alla Polizia Locale, al Prefetto di Latina e alla Sezione Polizia Stradale di Latina, avente ad oggetto l’installazione dei box arancioni e delle postazioni ad alta visibilità, la richiesta di sospensione del progetto e l’accesso alla documentazione amministrativa e tecnica.
7. Statuto vigente di ALTVELOX – Associazione Nazionale Tutela Utenti della Strada, prodotto ai fini della documentazione delle finalità associative e della legittimazione alla presente iniziativa.
8. Documento di identità in corso di validità del Presidente pro tempore di ALTVELOX, Gianantonio Sottile Cervini.
9. Trascrizione della conferenza stampa del 21 luglio 2026, ottenuta mediante estrapolazione dal relativo video con ausilio di strumenti di intelligenza artificiale.

Si allegano alla presente, quali parti integranti della segnalazione, i documenti numerati da 1 a 8 secondo l’elenco sopra riportato.

Con osservanza.

Roma, 14 agosto 2026.

Gianantonio Sottile Cervini
in proprio e nella qualità di Presidente pro tempore
ALTVELOX – Associazione Nazionale Tutela Utenti della Strada

