

Prot.1018/2026

ALLA FEDERAZIONE
DEI COMUNI DEL CAMPOSAMPIERESE
Al Presidente pro tempore
Al Direttore Generale
PEC: amministrazione.unionecamposampierese.pd@pecveneto.it

AL COMANDO DI POLIZIA LOCALE
DELLA FEDERAZIONE DEI COMUNI
DEL CAMPOSAMPIERESE
Al Comandante Antonio Paolocci
PEC: polizialocale.unionecamposampierese.pd@pecveneto.it

AL PREFETTO PRO TEMPORE DI PADOVA
Prefettura Ufficio Territoriale del Governo di Padova
PEC: protocollo.prefpd@pec.interno.it

AL DIRIGENTE DELLA SEZIONE
POLIZIA STRADALE DI PADOVA
PEC: dipps204.0100@pecps.poliziadistato.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
Servizio Polizia Stradale - Al Direttore dott. Santo Puccia
PEC: dipps012.0500@pecps.interno.it

AL GARANTE
PER LA PROTEZIONE DEI DATI PERSONALI
PEC: protocollo@pec.gdp.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 DIRIGENTE DEL COMPARTIMENTO
POLIZIA STRADALE PER IL VENETO
PEC: dipps204.0000@pecps.poliziadistato.it

OGGETTO: Utilizzo del sistema denominato “Autovelox SafeDrive” di Sodi Scientifica da parte della Polizia Locale della Federazione dei Comuni del Camposampierese. Istanza di accesso documentale ai sensi degli artt. 22 e seguenti della legge 7 agosto 1990, n. 241 e accesso civico generalizzato ai sensi dell’art. 5, comma 2, del d.lgs. 14 marzo 2013, n. 33. Richiesta di verifica dei titoli tecnici e amministrativi, delle modalità di installazione e impiego, delle procedure di accertamento delle violazioni degli artt. 80, 172, 173 e 193 del Codice della strada, del trattamento di immagini e dati personali e dei rapporti con la società produttrice.

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, formula la presente istanza nell’ambito delle finalità statutarie dell’Associazione e della specifica attività di verifica già da tempo condotta sul sistema denominato “Autovelox SafeDrive”.

1. LEGITTIMAZIONE DI ALTVELOX E INTERESSE DIRETTO ALL’ACQUISIZIONE DEGLI ATTI

ALTVELOX opera stabilmente nella tutela degli utenti della strada e, in tale ambito, svolge attività di acquisizione e verifica della documentazione amministrativa e tecnica riguardante i sistemi elettronici utilizzati per il controllo della circolazione e l’accertamento delle violazioni del Codice della strada, assistendo inoltre gli utenti nei procedimenti amministrativi e giudiziari nei quali assume rilievo la legittimità degli strumenti impiegati dalle pubbliche amministrazioni.

L’interesse sotteso alla presente istanza non ha quindi natura esplorativa né consiste in una generica attività di controllo sull’operato della Federazione o degli organi di polizia. Esso riguarda uno specifico dispositivo, un suo dichiarato utilizzo da parte di uno specifico Corpo di Polizia Locale e funzioni che possono incidere direttamente sulla posizione giuridica degli utenti della strada attraverso l’individuazione di condotte suscettibili di essere sanzionate.

L’art. 22, comma 1, lettera b), della legge n. 241/1990 riconosce la qualità di interessati anche ai soggetti portatori di interessi pubblici o diffusi costituiti in associazioni o comitati, purché titolari di un interesse diretto, concreto e attuale collegato alla documentazione richiesta. Nel caso presente il rapporto di strumentalità è particolarmente evidente, poiché ALTVELOX ha già svolto nel 2025 e nel 2026 una

specifica attività amministrativa sul medesimo dispositivo SafeDrive, acquisendo riscontri dai Ministeri competenti e dal Servizio Polizia Stradale e presentando ulteriori istanze in occasione del suo utilizzo o della sua sperimentazione su strade pubbliche.

La posizione dell'Associazione è stata, inoltre, già esaminata dalla Commissione per l'accesso ai documenti amministrativi presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri che, con decisione n. 3.36 del 18 dicembre 2025, relativa alla documentazione tecnica del sistema Vergilius, ha riconosciuto la legittimazione di ALTVELOX e la presenza di un interesse diretto, concreto e attuale alla conoscenza di atti funzionali alla tutela degli utenti della strada. La successiva decisione n. 3.140 del 28 aprile 2026 ha richiesto una puntuale individuazione, per ciascuna vicenda, dell'interesse concreto e del rapporto tra la documentazione e la situazione tutelata. Tale collegamento, nella vicenda odierna, è immediato proprio perché riguarda lo stesso sistema SafeDrive già oggetto delle precedenti iniziative dell'Associazione e un nuovo utilizzo territoriale reso pubblicamente noto dallo stesso produttore.

In via concorrente e autonoma viene esercitato anche l'accesso civico generalizzato previsto dall'art. 5, comma 2, del d.lgs. n. 33/2013, che non richiede una specifica legittimazione soggettiva e risponde alla distinta finalità di consentire la conoscenza di dati e documenti detenuti dalle amministrazioni pubbliche. Le due forme di accesso vengono pertanto esercitate congiuntamente, ma devono essere esaminate secondo i rispettivi presupposti, senza che l'eventuale ritenuta insussistenza di un requisito proprio dell'accesso documentale possa comportare automaticamente il mancato esame della domanda formulata ai sensi del d.lgs. n. 33/2013.

2. IL FATTO NUOVO RELATIVO ALLA FEDERAZIONE DEI COMUNI DEL CAMPOSAMPIERESE

In data 7 ottobre 2026 ALTVELOX ha acquisito una comunicazione divulgativa proveniente da Sodi Scientifica e dedicata espressamente ai risultati del sistema SafeDrive presso la Federazione dei Comuni del Camposampierese.

Nel documento il prodotto viene indicato come “Autovelox SafeDrive” e viene attribuita al Comandante del Corpo di Polizia Locale della Federazione, Antonio Paolocci, una valutazione dell'esperienza maturata con la strumentazione. La stessa comunicazione riferisce che il sistema sarebbe stato utilizzato nel territorio della Federazione e avrebbe rilevato condotte concernenti il mancato o improprio utilizzo delle cinture di sicurezza, l'uso del telefono durante la guida, la mancanza di assicurazione e la mancata revisione.

ALTVELOX non assume la comunicazione commerciale del produttore come prova sufficiente delle concrete modalità amministrative e operative seguite dalla Federazione. È precisamente la natura privata e promozionale della fonte a rendere indispensabile l'acquisizione degli atti pubblici, affinché sia possibile stabilire quando, dove, per quanto tempo e sulla base di quale rapporto giuridico il dispositivo sia stato utilizzato, quali funzioni fossero effettivamente attive, quale ruolo abbia avuto nella formazione degli accertamenti e quali dati degli utenti della strada siano stati acquisiti e trattati.

3. I PRECEDENTI ACCERTAMENTI DI ALTVELOX SUL MEDESIMO SISTEMA

La questione presenta un rilievo particolare perché SafeDrive non costituisce per ALTVELOX un dispositivo mai esaminato in precedenza.

Con istanza del 6 novembre 2025 l'Associazione aveva chiesto al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di conoscere ed acquisire gli eventuali atti riguardanti il sistema, comprendendo le domande di approvazione o omologazione, i decreti dirigenziali, i fascicoli tecnici e la documentazione istruttoria.

Il Ministero, con nota n. 0024122 del 10 novembre 2025, comunicò di non detenere documentazione inerente il dispositivo denominato "Autovelox SafeDrive". Allo stato non può essere affermato, senza una nuova verifica, che la situazione sia rimasta invariata fino ad oggi. Proprio per questa ragione la presente istanza viene indirizzata anche alla competente Divisione 2 del MIT affinché comunichi e documenti se, successivamente al 10 novembre 2025, siano state presentate istanze, aperti procedimenti, effettuate prove oppure adottati atti di approvazione, omologazione, autorizzazione alla sperimentazione o altri provvedimenti riferibili al sistema e alle funzioni oggi dichiarate.

Un ulteriore elemento deriva dalla nota del Ministero dell'Interno, Dipartimento della Pubblica Sicurezza, Servizio Polizia Stradale, prot. n. 300/STRAD/1/0000000773.U/2026 del 13 gennaio 2026. In relazione alle violazioni degli artt. 172 e 173 del Codice della strada, il Servizio ha precisato che l'apparato tecnologico può eventualmente richiamare l'attenzione dell'operatore, ma non sostituirne l'osservazione, dovendo l'accertamento essere fondato sulla percezione personale dell'agente.

La nota, tuttavia, non affronta né risolve il diverso e preliminare profilo concernente la legittimità dell'installazione stabile, su una strada pubblica aperta alla circolazione, di un dispositivo elettronico che opera mediante acquisizione di immagini, lettura di targhe, analisi automatizzata del comportamento degli utenti e possibile generazione di

segnalazioni riferite a violazioni del Codice della strada. In particolare, non risulta attestato se una simile installazione possa ritenersi ammissibile in assenza di un previo inquadramento tecnico e amministrativo del dispositivo da parte delle autorità competenti, né quali garanzie debbano essere assicurate agli utenti rispetto alla conoscibilità della funzione concretamente svolta dall'apparato, delle categorie di dati raccolti, delle modalità di registrazione, conservazione e successiva gestione degli stessi.

Il punto assume particolare rilievo proprio perché, secondo la documentazione oggi acquisita, il sistema viene utilizzato su strada pubblica nei confronti di una platea indeterminata di conducenti che non hanno alcuna possibilità di sottrarsi alle riprese e che, allo stato, non risultano messi nelle condizioni di conoscere con precisione quali informazioni vengano acquisite, se siano conservate, per quanto tempo, da chi possano essere consultate e se vengano eventualmente trasferite alla società produttrice o utilizzate per finalità ulteriori rispetto al mero supporto operativo all'agente.

Per tale ragione ALTVELOX chiede ora al Servizio Polizia Stradale di chiarire espressamente non soltanto quali limiti debbano essere rispettati nell'utilizzo del SafeDrive ai fini dell'accertamento delle violazioni degli artt. 172 e 173 CdS, ma anche se ritenga conforme all'ordinamento che un dispositivo di tale natura possa essere installato e utilizzato stabilmente su strada pubblica senza che risultino previamente definite e conoscibili la sua qualificazione tecnica, le funzioni effettivamente attive, le modalità di trattamento delle immagini e dei dati raccolti e il relativo regime di conservazione, accesso e utilizzo.

La comunicazione oggi acquisita sulla Federazione dei Comuni del Camposampierese rende pertanto necessario conoscere quale sia stato concretamente il modello operativo adottato, dal momento che non è giuridicamente equivalente utilizzare una telecamera per attirare l'attenzione di una pattuglia su un veicolo che viene poi direttamente osservato dall'agente oppure utilizzare la classificazione algoritmica, il fotogramma o altri dati prodotti dalla macchina come elemento determinante dell'accertamento.

4. IL NECESSARIO INQUADRAMENTO DEL DISPOSITIVO RISPETTO AL CODICE DELLA STRADA

L'art. 45, comma 6, del d.lgs. n. 285/1992 e l'art. 192 del D.P.R. n. 495/1992 disciplinano il sistema di approvazione e omologazione dei dispositivi e delle apparecchiature che, secondo la normativa di settore e in ragione delle funzioni esercitate, sono destinati alla regolazione e al controllo del traffico oppure all'accertamento e al rilevamento delle violazioni.

La questione, tuttavia, non può essere risolta semplicemente attribuendo al SafeDrive l'etichetta di "ausilio" o di "supporto" all'agente. È necessario accertare documentalmente quali funzioni fossero concretamente attivate, quale fosse il percorso seguito dall'acquisizione dell'immagine sino all'eventuale contestazione, quali verifiche fossero riservate all'operatore e quale valore fosse attribuito all'elaborazione automatica.

Occorre inoltre chiarire un profilo ancora più generale, che precede persino la qualificazione del singolo dispositivo. Deve essere infatti spiegato se l'ordinamento consenta che un soggetto privato possa mettere a disposizione di un'amministrazione un sistema elettronico destinato a operare su una strada pubblica aperta alla circolazione e che tale apparato possa essere installato e utilizzato sulla base della sola decisione dell'ente o del Comando di Polizia Locale interessato, senza che risulti previamente individuato il titolo amministrativo necessario, l'autorità competente alla verifica tecnica, il procedimento seguito per autorizzarne la collocazione e le condizioni alle quali il sistema può essere utilizzato.

Diversamente, si arriverebbe ad ammettere che l'impiego sulla rete viaria pubblica di apparecchiature elettroniche capaci di riprendere veicoli, leggere targhe, analizzare l'interno degli abitacoli, classificare condotte e indirizzare l'attività di accertamento possa dipendere, in concreto, dalla disponibilità commerciale del produttore e dalla valutazione autonoma del singolo Comando, senza un previo controllo pubblico sulla natura dello strumento, sulle funzioni attivate e sulle garanzie poste a tutela degli utenti. Una simile impostazione renderebbe il quadro normativo sostanzialmente variabile da territorio a territorio e lascerebbe alla scelta del singolo ente l'introduzione di tecnologie che incidono direttamente sulle modalità di esercizio delle funzioni di polizia stradale.

Proprio per questo ALTVELOX chiede che venga indicato quale sia, secondo le amministrazioni competenti, il fondamento normativo che consentirebbe l'installazione e l'utilizzo di SafeDrive su strada pubblica, quale soggetto pubblico sia tenuto a verificarne preventivamente la compatibilità con la disciplina vigente e se il semplice consenso dell'amministrazione utilizzatrice o del Comando di Polizia Locale possa ritenersi sufficiente oppure debba necessariamente essere preceduto da ulteriori autorizzazioni, verifiche o titoli tecnici.

Il problema assume ulteriore rilievo rispetto alle funzioni che la comunicazione di Sodi Scientifica riferisce alla verifica della revisione e della copertura assicurativa, materie rispettivamente riconducibili agli artt. 80 e 193 CdS e oggi espressamente contemplate, per determinate modalità di accertamento mediante dispositivi, anche dall'art. 201 del Codice della strada. Deve pertanto essere chiarito se SafeDrive abbia soltanto segnalato un veicolo affinché l'operatore eseguisse autonomamente le successive verifiche oppure se l'identificazione della targa, l'interrogazione di banche dati e la classificazione della

presunta irregolarità abbiano costituito direttamente parte del procedimento di accertamento.

Non viene quindi formulata in questa sede una conclusione preventiva sulla qualificazione giuridica del sistema. Viene richiesto qualcosa di preliminare e difficilmente eludibile: conoscere gli atti dai quali risulti chi abbia autorizzato l'installazione, sulla base di quale disposizione, quale titolo sia stato ritenuto necessario, quale disciplina sia stata applicata, quali verifiche siano state effettuate prima dell'utilizzo e attraverso quale percorso sia stata accertata la legittimità dell'impiego di un prodotto tecnologico privato nell'attività istituzionale di polizia stradale.

In assenza di un titolo specifico, si chiede pertanto di chiarire se le amministrazioni centrali ritengano ammissibile che la scelta di installare su strada pubblica un sistema elettronico destinato al controllo degli utenti possa essere rimessa alla sola determinazione del singolo ente o Comando di Polizia Locale, oppure se tale impiego presupponga necessariamente un preventivo inquadramento tecnico e amministrativo da parte delle autorità competenti.

5. IL TRATTAMENTO DELLE IMMAGINI E DEI DATI PERSONALI ALLA LUCE DEI PROVVEDIMENTI DEL GARANTE

L'utilizzo di un sistema munito di telecamere e algoritmi capaci di riprendere l'interno dei veicoli, individuare il conducente, riconoscere l'utilizzo del telefono o delle cinture di sicurezza, leggere automaticamente le targhe e associare eventualmente tali informazioni alla posizione amministrativa del veicolo determina un trattamento di dati personali che non può essere considerato accessorio o irrilevante rispetto alla funzione dichiarata dell'apparecchiatura.

Sul punto il Garante per la protezione dei dati personali ha da tempo chiarito, con il Provvedimento generale in materia di videosorveglianza dell'8 aprile 2010, doc. web n. 1712680, che gli impianti elettronici utilizzati per documentare violazioni del Codice della strada comportano trattamento di dati personali e che la loro utilizzazione deve rispettare i principi di pertinenza, non eccedenza e limitazione della finalità. In particolare, il Garante ha prescritto che la conservazione dei dati delle targhe sia circoscritta ai casi nei quali risultino violate le disposizioni sulla circolazione, che le immagini contengano esclusivamente gli elementi necessari alla formazione dell'accertamento, che siano esclusi o resi non riconoscibili i soggetti estranei e che le immagini siano conservate soltanto per il tempo strettamente necessario alle finalità sanzionatorie e all'eventuale contenzioso.

Questi principi assumono una portata ancora più significativa nel caso SafeDrive, poiché dalle informazioni disponibili il dispositivo non si limita alla ripresa della targa o del veicolo, ma sarebbe tecnicamente in grado di osservare l'interno dell'abitacolo e di sottoporre le immagini a elaborazione algoritmica allo scopo di classificare il comportamento delle persone presenti nel mezzo. Diventa quindi essenziale conoscere non soltanto se le immagini vengano materialmente conservate, ma anche quali dati siano estratti dall'immagine, per quanto tempo rimangano disponibili, quali metadati vengano generati, quali informazioni siano associate alla targa e quali soggetti possano accedere ai dati originari o ai risultati dell'elaborazione.

La questione non è teorica. Con il Provvedimento n. 457 del 18 giugno 2026, doc. web n. 10267254, riguardante il Comune di Vasto e l'utilizzo di dispositivi foto/video per l'accertamento di violazioni del Codice della strada, il Garante ha ribadito che il titolare deve fornire agli utenti un'informativa effettivamente riferita al trattamento concretamente svolto, distinguendo un primo livello informativo immediatamente percepibile dall'interessato e un secondo livello facilmente accessibile. Nello stesso provvedimento è stata accertata la violazione del principio di minimizzazione per il mancato oscuramento di targhe e informazioni estranee all'infrazione e il Garante ha ribadito che la valutazione d'impatto prevista dall'art. 35 GDPR deve essere effettuata prima dell'inizio del trattamento quando ricorre una sorveglianza sistematica su larga scala di una zona accessibile al pubblico.

Il provvedimento di Vasto assume particolare rilievo anche rispetto alla conformazione tecnica dell'apparato. Il Garante ha richiamato espressamente la necessità che le immagini non comprendano o, in subordine, rendano non riconoscibili i soggetti non coinvolti nell'accertamento e ha ritenuto illecito il trattamento nel caso concreto anche per l'insufficiente minimizzazione dei dati. L'Autorità ha inoltre ingiunto al Comune di rendere adeguata l'informativa di primo e secondo livello e di adeguare la valutazione d'impatto alle specifiche caratteristiche dei singoli trattamenti, compresi i diversi tempi di conservazione.

Ancora più direttamente pertinente alle funzioni oggi attribuite a SafeDrive è il Provvedimento n. 102 del 12 febbraio 2026, doc. web n. 10227910, riguardante il Comune di Mazara del Vallo e l'accertamento mediante sistema video della violazione dell'art. 80 CdS per omessa revisione. In quella sede il Garante ha accertato l'inidoneità delle informative rese agli interessati e ha affermato che, in presenza di una sorveglianza sistematica su larga scala di un'area accessibile al pubblico, la valutazione d'impatto è obbligatoria e deve precedere l'avvio del trattamento. L'Autorità ha espressamente rilevato l'illiceità del trattamento per violazione degli artt. 5, 6, 12, 13 e 35 GDPR e dell'art. 2-ter del Codice privacy.

Nello stesso procedimento assume rilievo, rispetto al caso qui esaminato, anche la circostanza che il Comune abbia successivamente dichiarato di avere sospeso le modalità di accertamento diretto da remoto, privilegiando l'accertamento sulla strada da parte della pattuglia mediante il semplice supporto dell'“alert” delle telecamere. Ciò conferma quanto sia sostanziale, anche sotto il profilo della protezione dei dati, distinguere tra un sistema che si limita a richiamare l'attenzione dell'operatore e un apparato le cui immagini ed elaborazioni vengono direttamente utilizzate nel procedimento sanzionatorio.

Un ulteriore principio di particolare rilievo emerge dal Provvedimento n. 341 del 14 maggio 2026, doc. web n. 10259305, relativo al Comune di Reggio Calabria. Il Garante ha in quel caso escluso che immagini originariamente raccolte mediante telecamere installate sulla pubblica via per finalità di sicurezza urbana potessero essere liberamente riutilizzate per una diversa finalità amministrativa di accertamento delle violazioni del Codice della strada, rilevando che il trattamento per una finalità diversa deve poggiare su uno specifico fondamento normativo e deve rispettare la ragionevole aspettativa dell'interessato rispetto alle finalità per le quali i dati sono stati originariamente acquisiti. L'Autorità ha concluso per l'illiceità del trattamento per violazione dei principi di liceità, correttezza, trasparenza e limitazione della finalità, nonché per l'assenza di un'idonea base giuridica.

Tale principio assume un peso evidente nel caso SafeDrive. Non è sufficiente affermare genericamente che il dispositivo viene impiegato per la “sicurezza stradale”. Deve essere individuata, prima dell'utilizzo, la specifica finalità per la quale ciascuna categoria di dati viene raccolta e deve essere chiarito se le immagini dell'abitacolo, le targhe, gli eventi classificati dall'algoritmo e le eventuali interrogazioni delle banche dati siano utilizzati esclusivamente per quella finalità oppure possano essere conservati e successivamente riutilizzati per altre attività. L'eventuale passaggio da una generica finalità di monitoraggio o sperimentazione all'accertamento di illeciti amministrativi non può essere considerato neutro, soprattutto quando interessa persone che percorrono una strada pubblica senza avere alcuna possibilità concreta di sottrarsi alla ripresa.

Anche il Parere del Garante n. 2 dell'11 gennaio 2024, doc. web n. 9983228, pur riferito specificamente alla disciplina dei dispositivi per il controllo della velocità, offre indicazioni significative sui criteri che l'Autorità considera necessari quando un sistema elettronico viene utilizzato per finalità sanzionatorie. In quella sede il Garante ha richiamato la necessità di individuare con precisione i ruoli dei soggetti coinvolti, disciplinare ai sensi dell'art. 28 GDPR i rapporti con i soggetti privati incaricati di attività complementari, garantire sicurezza e responsabilizzazione del trattamento, memorizzare le immagini soltanto nei casi necessari, impedirne l'utilizzo per finalità diverse, determinare i tempi di conservazione e adottare sistemi di oscuramento

automatico quando la ripresa frontale consenta l'identificazione delle persone presenti nell'abitacolo.

La rilevanza di tali prescrizioni rispetto a SafeDrive appare evidente proprio per la presenza della società produttrice Sodi Scientifica. Deve essere quindi accertato se la società abbia accesso, direttamente o indirettamente, alle immagini originarie, ai fotogrammi selezionati, alle targhe, ai metadati o alle classificazioni prodotte dal sistema; se operi quale responsabile del trattamento ai sensi dell'art. 28 GDPR oppure assuma un diverso ruolo; quali siano le istruzioni documentate ricevute dal titolare; dove siano conservati i dati; quali soggetti possano accedervi e se esistano ulteriori fornitori o servizi cloud coinvolti.

Particolare attenzione deve inoltre essere riservata all'eventualità che le immagini acquisite sulle strade pubbliche vengano utilizzate per verificare l'accuratezza dell'algoritmo, classificare falsi positivi e falsi negativi, correggere le prestazioni del software oppure addestrare e sviluppare il prodotto commerciale. Una simile eventualità costituirebbe una finalità ulteriore che non può essere desunta dalla semplice decisione di utilizzare lo strumento per l'attività di polizia stradale, ma richiederebbe l'individuazione della relativa base giuridica, dei soggetti che determinano finalità e mezzi del trattamento e delle specifiche garanzie poste a tutela degli interessati.

La questione informativa assume, infine, carattere decisivo. Il principio affermato dal Garante nel provvedimento di Vasto è particolarmente chiaro: le informazioni più importanti, comprese la finalità del trattamento, l'identità del titolare e gli elementi suscettibili di sorprendere l'interessato, devono essere conoscibili già attraverso il primo livello informativo. Non sarebbe quindi sufficiente, rispetto a un sistema tecnologicamente complesso come SafeDrive, un generico cartello di "videosorveglianza" incapace di far comprendere all'utente che il dispositivo può riprendere l'abitacolo, leggere la targa, sottoporre l'immagine ad analisi algoritmica e classificare determinati comportamenti.

Alla luce di questi precedenti, ALTVELOX chiede quindi di conoscere se, prima dell'avvio dell'utilizzo del SafeDrive nel territorio della Federazione dei Comuni del Camposampierese, sia stata effettuata una specifica valutazione d'impatto, quale sia la base giuridica individuata per ciascuna funzione del sistema, quali informative siano state predisposte, quale sia il contenuto della segnaletica installata prima dell'area interessata dalle riprese, quali categorie di dati vengano raccolte, quali informazioni siano effettivamente conservate, per quanto tempo, con quali misure di sicurezza e quali soggetti pubblici o privati possano accedervi.

Deve inoltre essere chiarito se il Garante ritenga compatibile con i principi già affermati nei Provvedimenti n. 102 del 12 febbraio 2026, n. 341 del 14 maggio 2026 e n. 457 del 18 giugno 2026 che un dispositivo privato capace di analizzare sistematicamente veicoli

e conducenti possa essere utilizzato su una strada pubblica senza che l'utente sia preventivamente posto nelle condizioni di conoscere, in maniera chiara e immediatamente accessibile, non soltanto l'esistenza delle riprese, ma la reale funzione dell'apparato, le categorie di dati trattati, le finalità dell'elaborazione algoritmica, i soggetti che dispongono delle informazioni e i tempi di conservazione.

6. ISTANZA DI ACCESSO DOCUMENTALE E CIVICO

Tutto ciò premesso, ai sensi degli artt. 22 e seguenti della legge n. 241/1990, del D.P.R. n. 184/2006 e, autonomamente e in via concorrente, dell'art. 5, comma 2, del d.lgs. n. 33/2013, ALTVELOX chiede alle amministrazioni destinatarie di trasmettere in formato digitale, ciascuna con riferimento agli atti formati o detenuti nell'ambito delle proprie competenze, la documentazione di seguito individuata.

ALLA FEDERAZIONE DEI COMUNI DEL CAMPOSAMPIERESE E AL
COMANDO DI POLIZIA LOCALE DELLA FEDERAZIONE

- 1) Si chiede anzitutto copia integrale di ogni determinazione, deliberazione, autorizzazione, accordo, convenzione, contratto, comodato, concessione in prova, proposta commerciale, progetto sperimentale, ordine, verbale di consegna o altro atto comunque denominato attraverso il quale sia stato consentito l'utilizzo del sistema SafeDrive da parte della Federazione o del Corpo di Polizia Locale.
- 2) Considerata l'attualità della comunicazione commerciale acquisita il 7 ottobre 2026, ALTVELOX chiede alla Federazione dei Comuni del Camposampierese di comunicare con urgenza se SafeDrive sia attualmente in funzione, su quali strade sia utilizzato, se le immagini o i metadati vengano registrati e conservati, se Sodi Scientifica possa accedervi e se le segnalazioni generate dal sistema siano attualmente utilizzate nell'ambito di procedimenti sanzionatori.
- 3) Si chiede di trasmettere la proposta presentata da Sodi Scientifica o da eventuali intermediari, l'offerta tecnica ed economica, l'eventuale determinazione di affidamento, il CIG ove previsto, il contratto o accordo sottoscritto, la durata del rapporto, il valore economico, gli eventuali costi di installazione, manutenzione, assistenza o licenza software e gli atti relativi a eventuali periodi gratuiti di prova o dimostrazione.

- 4) Dovrà essere trasmessa la documentazione dalla quale risultino la data di inizio dell'utilizzo del SafeDrive, le date e gli orari di funzionamento, l'esatta ubicazione di ciascuna installazione o postazione utilizzata, le strade e le corsie interessate, il relativo ente proprietario o gestore e ogni autorizzazione o nulla osta ottenuto per la posa del dispositivo e degli eventuali supporti sulla sede stradale o sulle sue pertinenze.
- 5) Si chiede copia della scheda tecnica e del manuale operativo relativi alla concreta configurazione utilizzata dalla Federazione, con indicazione del modello, della matricola e del numero di serie dell'apparecchiatura, delle revisioni hardware e delle versioni firmware e software installate, comprese le versioni dei moduli OCR e degli algoritmi utilizzati per l'analisi delle immagini, senza che la presente richiesta si estenda al codice sorgente o a informazioni la cui divulgazione possa compromettere la sicurezza informatica del sistema.
- 6) Dovrà essere documentato quali funzioni siano state effettivamente abilitate, precisando in particolare se il sistema fosse configurato per rilevare l'utilizzo del telefono, il mancato utilizzo delle cinture, la targa del veicolo, lo stato della revisione, la copertura assicurativa, la velocità o qualsiasi altra condizione del veicolo o del conducente.
- 7) Si chiede copia di ogni decreto, certificazione, approvazione, omologazione, autorizzazione alla sperimentazione, parere ministeriale o altro titolo tecnico amministrativo acquisito dalla Federazione e riferito al SafeDrive o alle singole funzioni utilizzate, nonché della corrispondenza con la quale sia stata eventualmente verificata presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la possibilità di utilizzare l'apparato nelle modalità concretamente adottate.
- 8) Dovranno essere trasmessi gli eventuali verbali di collaudo, verifica di funzionalità, installazione, messa in servizio, manutenzione, aggiornamento hardware o software e intervento tecnico effettuati sul dispositivo. Qualora una delle configurazioni utilizzate svolga anche funzioni aventi carattere metrologico, si chiedono inoltre gli atti relativi alle verifiche e alle tarature richieste dalla disciplina specificamente applicabile.
- 9) Si chiede copia di ogni ordine di servizio, direttiva interna, protocollo operativo, disposizione del Comandante, materiale formativo o istruzione consegnata agli operatori e riguardante l'impiego del SafeDrive, potendo essere oscurate esclusivamente quelle informazioni operative la cui divulgazione determini un concreto e attuale pregiudizio alle attività di polizia.
- 10) Dovrà risultare documentalmente quale fosse la sequenza dell'accertamento per le violazioni degli artt. 172 e 173 CdS, chiarendo attraverso gli atti e le istruzioni

operative se l'algoritmo si limitasse a richiamare l'attenzione dell'agente oppure se l'immagine e la classificazione automatica venissero utilizzate per confermare o integrare l'accertamento.

- 11) Si chiede copia delle disposizioni impartite agli operatori per garantire l'osservazione personale delle condotte segnalate dal SafeDrive e per dare attuazione alle indicazioni contenute nella nota del Servizio Polizia Stradale prot. n. 300/STRAD/1/0000000773.U/2026 del 13 gennaio 2026.
- 12) Per le funzioni concernenti assicurazione e revisione si chiede la documentazione dalla quale risulti se la lettura della targa e la verifica nelle banche dati venissero effettuate dal SafeDrive, da un differente dispositivo collegato oppure direttamente dall'operatore, con indicazione delle banche dati eventualmente interrogate, del titolo che ne consente l'accesso e delle modalità attraverso le quali l'esito veniva verificato prima dell'eventuale contestazione.
- 13) Si chiede inoltre, limitatamente a dati già esistenti e senza imporre la formazione di nuovi documenti, copia dei registri, report o prospetti dai quali risultino il numero dei transiti analizzati, il numero degli eventi segnalati dal SafeDrive, la loro ripartizione per tipologia, il numero delle segnalazioni successivamente confermate dall'operatore, quelle non confermate e gli eventuali dati disponibili sui falsi positivi e falsi negativi.
- 14) Dovranno essere trasmessi gli atti già esistenti dai quali risulti quanti accertamenti o verbali siano stati elevati con l'ausilio del SafeDrive, distinti per articolo del Codice della strada e modalità di contestazione, nonché un facsimile anonimizzato dei verbali utilizzati per ciascuna tipologia, così da consentire di verificare come sia stata descritta nel verbale la modalità concreta di accertamento.
- 15) Si chiede copia di eventuali relazioni, report periodici, statistiche, verbali di riunioni, valutazioni tecniche o comunicazioni scambiate con Sodi Scientifica relative ai risultati dell'utilizzo, all'affidabilità del sistema, alle anomalie riscontrate e alle modifiche successivamente apportate.
- 16) Per quanto riguarda il trattamento dei dati personali, si chiede copia della specifica valutazione d'impatto redatta ai sensi dell'art. 35 del Regolamento UE 2016/679 oppure, qualora la Federazione ritenga che il trattamento SafeDrive sia ricompreso in una valutazione d'impatto già esistente, dell'atto e della parte della DPIA dalla quale tale estensione risulti espressamente verificata e valutata.
- 17) Si chiede la pertinente sezione del registro delle attività di trattamento di cui all'art. 30 GDPR, le informative predisposte ai sensi dell'art. 13, gli eventuali cartelli o informative di primo livello installati lungo le strade interessate, i pareri e le osservazioni formulati dal Responsabile della protezione dei dati e gli atti con

cui siano stati individuati il titolare, gli eventuali contitolari, i responsabili e i soggetti autorizzati.

- 18) Si chiede copia del contratto, della designazione o dell'altro atto adottato ai sensi dell'art. 28 GDPR nei confronti di Sodi Scientifica e degli eventuali ulteriori soggetti che abbiano accesso ai sistemi o alle informazioni, comprese le clausole relative a conservazione, cancellazione, assistenza tecnica, subresponsabili e restituzione dei dati.
- 19) Dovrà essere prodotta la documentazione concernente i flussi dei dati, la loro ubicazione, i server e gli eventuali servizi cloud utilizzati, i tempi di conservazione delle immagini e dei metadati, le procedure di cancellazione, le categorie di soggetti autorizzati all'accesso e gli eventuali trasferimenti o accessi da parte di soggetti esterni.
- 20) Si chiede in modo specifico ogni atto dal quale risulti se Sodi Scientifica abbia avuto o abbia accesso a immagini, targhe, metadati, classificazioni o risultati generati nel territorio della Federazione e se tali elementi siano stati utilizzati per attività di verifica, sviluppo, addestramento, correzione, validazione o perfezionamento del sistema SafeDrive.
- 21) Si chiede infine la documentazione disponibile sui meccanismi adottati per garantire l'integrità delle immagini e dei dati utilizzati nelle attività di accertamento, compresi i sistemi di registrazione degli eventi, i log applicativi e, ove utilizzati, hash, checksum o altri sistemi di verifica dell'immodificabilità, senza richiedere password, credenziali, chiavi crittografiche o informazioni suscettibili di compromettere la sicurezza del sistema.
- 22) Si chiede inoltre che, nelle more della definizione del procedimento, siano preservati integralmente gli atti, i report, i log, le configurazioni, gli ordini di servizio e la documentazione concernente l'utilizzo del dispositivo, evitando la cancellazione di informazioni necessarie alla ricostruzione delle modalità con cui il sistema è stato utilizzato nel periodo interessato.
- 23) Qualora SafeDrive sia attualmente utilizzato come elemento determinante per la formazione della prova di violazioni del Codice della strada, ALTVELOX chiede che la Federazione rivaluti immediatamente tale impiego sino alla completa verifica del titolo tecnico applicabile e della conformità delle procedure operative alle indicazioni già fornite dal Servizio Polizia Stradale.

ULTERIORI RICHIESTE

ALLA FEDERAZIONE DEI COMUNI DEL CAMPOSAMPIERESE

- 1) Con specifico riferimento ai luoghi nei quali il sistema SafeDrive risulta essere stato installato, utilizzato o sperimentato in postazione fissa o comunque mediante strutture collocate stabilmente sulla sede stradale o sulle relative pertinenze, si chiede di trasmettere copia integrale degli atti adottati dai singoli Comuni territorialmente interessati e, in particolare, delle deliberazioni di Giunta o di Consiglio, delle determinazioni dirigenziali, degli atti di indirizzo, delle autorizzazioni, delle convenzioni o di qualsiasi altro provvedimento con il quale sia stata approvata, autorizzata, assentita o comunque presa in carico l'installazione e l'utilizzo del sistema SafeDrive nel rispettivo territorio comunale.
- 2) Per ciascun Comune interessato dovrà essere indicata con precisione la strada sulla quale il dispositivo è stato collocato, il punto esatto di installazione, l'ente proprietario o gestore della strada e il titolo in forza del quale la Federazione o il Corpo di Polizia Locale abbia potuto procedere alla posa dell'apparecchiatura, dei relativi sostegni, dei collegamenti elettrici, delle telecamere e di ogni altra struttura accessoria.
- 3) Si chiede quindi copia dell'autorizzazione, nulla osta, concessione, assenso tecnico o altro provvedimento rilasciato dall'ente proprietario o gestore della strada ai fini dell'installazione del dispositivo e delle relative opere, compresa ogni eventuale prescrizione impartita in materia di sicurezza della circolazione, occupazione delle pertinenze stradali, accessibilità, visibilità, manutenzione, alimentazione elettrica e interferenza con la sede viaria.
- 4) Qualora la strada non appartenga al Comune sul cui territorio il dispositivo è stato installato, si chiede di trasmettere integralmente la corrispondenza intercorsa con Provincia, Regione, ANAS, Veneto Strade o altro ente proprietario o concessionario, indicando la data della richiesta, il soggetto che l'ha presentata, il titolo autorizzativo rilasciato e le eventuali prescrizioni tecniche imposte.
- 5) Si chiede inoltre copia integrale del progetto di installazione del SafeDrive concretamente utilizzato dalla Federazione, comprensivo della relazione tecnica, degli elaborati grafici, delle planimetrie, delle sezioni, dell'individuazione della posizione dei pali o delle strutture di sostegno, dell'orientamento e dell'angolo visuale delle telecamere, delle modalità di alimentazione e trasmissione dei dati, nonché di ogni elaborato dal quale sia possibile verificare come l'impianto sia stato materialmente inserito nella sede stradale e nelle relative pertinenze.
- 6) Dovranno essere trasmesse anche le relazioni e gli elaborati riguardanti le misure di sicurezza adottate per l'installazione e l'esercizio del dispositivo, con particolare riferimento alla stabilità delle strutture, alla sicurezza degli utenti della

strada, alla visibilità dell'impianto, alle eventuali interferenze con la circolazione veicolare e pedonale, alle operazioni di manutenzione, all'accesso degli operatori e dei tecnici, alle modalità di intervento in caso di guasto e agli eventuali rischi derivanti dalla presenza dell'apparato e delle relative infrastrutture.

- 7) Si chiede copia degli eventuali sopralluoghi, verbali tecnici, relazioni di verifica, collaudi, attestazioni di corretta posa, certificazioni degli impianti elettrici e delle strutture di sostegno, dichiarazioni di conformità e documentazione prodotta al termine dell'installazione o in occasione di successive modifiche, spostamenti, aggiornamenti o sostituzioni.
- 8) Qualora l'installazione sia stata eseguita direttamente o materialmente da Sodi Scientifica o da altro soggetto privato, si chiede di indicare sulla base di quale incarico, contratto, ordine di servizio o autorizzazione tale soggetto abbia operato sulla strada pubblica o sulle relative pertinenze, trasmettendo la relativa documentazione e gli atti dai quali risultino le responsabilità assunte per la posa, la manutenzione e la sicurezza dell'impianto.
- 9) Si chiede infine di precisare espressamente se, prima della messa in funzione del SafeDrive, sia stata effettuata una verifica congiunta tra Federazione, Comune territorialmente interessato ed ente proprietario o gestore della strada e, in caso affermativo, di trasmettere il relativo verbale. Qualora invece non siano state adottate deliberazioni comunali, non sia stato acquisito alcun nulla osta dell'ente proprietario o gestore della strada oppure non esista un progetto tecnico di installazione corredato dalle necessarie verifiche di sicurezza, si chiede che tale circostanza venga dichiarata espressamente nel riscontro.
- 10) La circostanza che l'apparecchiatura sia eventualmente di proprietà, fornita in prova o materialmente installata da un soggetto privato non esonera l'Amministrazione dal documentare il titolo in forza del quale un dispositivo elettronico e le relative strutture siano stati collocati su una strada pubblica o sulle sue pertinenze, né sostituisce gli atti di assenso dell'ente proprietario o gestore e la documentazione tecnica relativa alla sicurezza dell'installazione.

AL PREFETTO DI PADOVA,

AL COMPARTIMENTO POLIZIA STRADALE PER IL VENETO

E ALLA SEZIONE POLIZIA STRADALE DI PADOVA

- 1) Si chiede copia di ogni comunicazione, richiesta, informativa, parere, nota, relazione o documento ricevuto o formato in relazione all'installazione, alla

sperimentazione o all'utilizzo del sistema SafeDrive nel territorio della Federazione dei Comuni del Camposampierese.

- 2) Si chiede di trasmettere gli eventuali atti dai quali risulti che Prefettura o Polizia Stradale siano state informate preventivamente dell'utilizzo del dispositivo, abbiano svolto sopralluoghi o verifiche, abbiano ricevuto la documentazione tecnica del sistema oppure abbiano formulato valutazioni, prescrizioni o indicazioni operative.
- 3) Si chiede copia degli atti con i quali sia stata eventualmente valutata la compatibilità delle modalità operative adottate dalla Polizia Locale della Federazione con la nota del Servizio Polizia Stradale prot. n. 300/STRAD/1/0000000773.U/2026 del 13 gennaio 2026, in particolare rispetto alla necessità che l'accertamento delle violazioni degli artt. 172 e 173 CdS non sia sostituito dalla mera elaborazione tecnologica.
- 4) Qualora il sistema sia stato utilizzato per le fattispecie contemplate dall'art. 201, comma 1 bis, lettera g bis), e dalle ulteriori disposizioni applicabili all'accertamento tramite dispositivi, si chiede copia degli eventuali atti prefettizi, individuazioni di tratti stradali, pareri, comunicazioni o valutazioni adottati con riferimento alle strade interessate.
- 5) Qualora nessuna delle amministrazioni destinatarie abbia ricevuto preventiva comunicazione o formato documentazione sul SafeDrive utilizzato dalla Federazione, si chiede che tale circostanza venga espressamente attestata.

AL DIRETTORE DEL SERVIZIO POLIZIA STRADALE

- 1) In considerazione del precedente intervento del Servizio con nota del 13 gennaio 2026, si chiede copia di ogni ulteriore documento, circolare, nota, parere, interlocuzione o corrispondenza successivamente formati o acquisiti e riguardanti SafeDrive, Sodi Scientifica o l'utilizzo di analoghi sistemi per l'individuazione delle violazioni degli artt. 172 e 173 CdS.
- 2) Si chiede inoltre di verificare, nell'ambito delle competenze del Servizio, se l'utilizzo che risulterà dagli atti della Federazione dei Comuni del Camposampierese corrisponda alle indicazioni già fornite dal Dipartimento della Pubblica Sicurezza e, in particolare, se la concreta procedura adottata mantenga effettivamente in capo all'operatore l'accertamento personale della condotta anziché attribuire alla classificazione automatica funzione sostitutiva o determinante.

- 3) Per le funzioni riferite a revisione e assicurazione si chiede altresì di indicare, attraverso gli atti e le disposizioni già esistenti, quale disciplina operativa venga applicata dal Servizio Polizia Stradale ai sistemi che effettuano lettura automatica della targa e segnalazione delle relative irregolarità.

AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

- 1) Con riferimento al precedente riscontro del 10 novembre 2025, si chiede di comunicare e trasmettere se, successivamente a tale data, siano state presentate da Sodi Scientifica o da altri soggetti domande riguardanti SafeDrive e se siano stati aperti procedimenti amministrativi o tecnici relativi al dispositivo.
- 2) Si chiede copia degli eventuali fascicoli tecnici, verbali di prova, relazioni, richieste di integrazione, pareri, autorizzazioni sperimentali, decreti di approvazione, decreti di omologazione o ulteriori provvedimenti comunque riferibili al sistema o a singole sue funzioni.
- 3) Si chiede che ogni eventuale titolo venga identificato con precisione rispetto alla configurazione, al modello e alle funzioni cui si riferisce, così da consentire di accertare se esso comprenda specificamente le funzionalità per telefono, cinture, lettura targhe, revisione e assicurazione oggi attribuite al sistema utilizzato dalla Federazione.
- 4) Qualora, anche alla data del presente riscontro, il Ministero non detenga domande, fascicoli tecnici, provvedimenti di approvazione o omologazione o altri titoli riguardanti SafeDrive, si chiede che tale circostanza venga dichiarata espressamente e senza formule generiche.

AL GARANTE PER LA PROTEZIONE DEI DATI PERSONALI

Si chiede preliminarmente di comunicare se siano pervenute dalla Federazione dei Comuni del Camposampierese, dal relativo Corpo di Polizia Locale, da Sodi Scientifica o da altri soggetti comunicazioni, richieste di parere, consultazioni preventive ai sensi dell'art. 36 del Regolamento UE 2016/679, segnalazioni o altra documentazione riguardante il sistema SafeDrive e, nei limiti previsti dalla disciplina sull'accesso, di consentire l'ostensione degli atti accessibili.

La richiesta assume un rilievo particolare perché non costituisce la prima segnalazione trasmessa da ALTVELOX al Garante in relazione all'impiego del medesimo sistema.

L'Associazione ha già sottoposto all'attenzione delle Autorità competenti l'utilizzo di SafeDrive nel Comune di Figline e Incisa Valdarno e, successivamente, la sperimentazione sulla S.G.C. FI PI LI nell'area fiorentina, chiedendo in entrambi i casi di conoscere i presupposti giuridici e tecnici del trattamento, le modalità di acquisizione delle immagini, l'eventuale conservazione dei dati, i rapporti con Sodi Scientifica e la possibile utilizzazione delle informazioni raccolte per attività di sviluppo, verifica o perfezionamento del prodotto.

L'emersione di un ulteriore utilizzo del medesimo sistema da parte della Federazione dei Comuni del Camposampierese rende ormai necessario, a giudizio di ALTVELOX, un intervento di verifica non limitato al singolo episodio, ma esteso alle modalità complessive con cui SafeDrive viene introdotto e sperimentato sulle strade pubbliche italiane.

Il punto che si sottopone al Garante è particolarmente delicato. Il sistema risulta destinato a operare su strade aperte alla circolazione e, secondo le caratteristiche dichiarate, è in grado di riprendere i veicoli e il loro abitacolo, leggere le targhe, analizzare mediante algoritmi il comportamento del conducente e classificare situazioni riferibili all'uso del telefono, alle cinture di sicurezza, alla revisione e alla copertura assicurativa. Si tratta quindi di un'attività che può interessare indiscriminatamente un numero potenzialmente elevatissimo di cittadini che percorrono la strada pubblica e che, allo stato della documentazione conosciuta da ALTVELOX, non risulta siano stati messi nelle condizioni di conoscere con chiarezza preventiva quali dati vengano raccolti, quali informazioni siano elaborate, se le immagini vengano conservate, chi possa accedervi, per quanto tempo rimangano disponibili e quale ruolo assuma la società privata produttrice del sistema.

Non può essere considerato sufficiente, in una situazione di questo tipo, che l'esistenza della tecnologia sia conosciuta dall'amministrazione utilizzatrice o dagli operatori di polizia. L'interessato che percorre una strada pubblica deve poter conoscere l'esistenza del trattamento, la sua reale finalità, l'identità del titolare, le principali caratteristiche del trattamento e gli elementi che possano ragionevolmente risultare inattesi, secondo i principi di trasparenza già ribaditi dal Garante nei propri più recenti provvedimenti in materia di dispositivi foto e video utilizzati per l'accertamento delle violazioni al Codice della strada.

Proprio il Provvedimento n. 457 del 18 giugno 2026 ha ribadito che, nei trattamenti effettuati mediante dispositivi foto e video, le informazioni più rilevanti devono essere rese agli interessati sin dal primo livello informativo e che la valutazione d'impatto deve precedere l'avvio del trattamento quando ricorre una sorveglianza sistematica su larga scala di aree accessibili al pubblico. Nello stesso provvedimento il Garante ha dichiarato

illecito il trattamento realizzato in assenza di adeguata informativa, corretta minimizzazione e tempestiva valutazione d'impatto.

Analoga attenzione è stata posta dal Garante nel Provvedimento n. 102 del 12 febbraio 2026, concernente l'impiego di un sistema video anche per accertamenti relativi alla revisione dei veicoli, nel quale è stato espressamente affermato che la sorveglianza sistematica su larga scala di una zona accessibile al pubblico impone la valutazione d'impatto preventiva e che l'assenza di tale adempimento integra violazione dell'art. 35 GDPR.

Alla luce di tali principi, ALTVELOX chiede quindi al Garante di verificare se, nei tre distinti contesti già emersi, Figline e Incisa Valdarno, S.G.C. FI PI LI e Federazione dei Comuni del Camposampierese, il sistema SafeDrive sia stato installato o sperimentato nel rispetto degli artt. 5, 6, 12, 13, 24, 25, 28, 30, 32, 35 e 36 del Regolamento UE 2016/679 e dell'art. 2 ter del d.lgs. n. 196/2003, con particolare riguardo alla preventiva individuazione della base giuridica, alla valutazione d'impatto, alla trasparenza verso gli utenti della strada, alla minimizzazione, ai tempi di conservazione, alla sicurezza e ai rapporti con il soggetto privato produttore del sistema.

Si chiede altresì di accertare se Sodi Scientifica abbia avuto o possa avere accesso alle immagini, alle targhe, ai metadati, alle classificazioni generate dall'algoritmo o ad altri risultati prodotti durante le sperimentazioni, e se tali dati siano stati o possano essere utilizzati per attività di verifica dell'accuratezza, individuazione di falsi positivi o falsi negativi, correzione, validazione, addestramento o sviluppo del prodotto.

Qualora ciò sia avvenuto, dovrà essere verificato quale sia la specifica base giuridica di un simile trattamento, quale ruolo sia stato attribuito alla società ai sensi degli artt. 26 e 28 GDPR, quali istruzioni siano state impartite, quali limitazioni siano state previste e se gli utenti della strada siano stati effettivamente informati del fatto che immagini e informazioni raccolte durante la circolazione potessero essere utilizzate anche nell'ambito di attività tecniche riferibili allo sviluppo o alla validazione di un prodotto privato.

ALTVELOX ritiene infatti particolarmente grave che cittadini che percorrono una strada pubblica possano essere coinvolti, senza preventiva e adeguata conoscenza, in attività di sperimentazione di tecnologie capaci di analizzarne il comportamento all'interno del veicolo. Se tale circostanza fosse confermata, non si sarebbe semplicemente in presenza di una ordinaria attività di videosorveglianza o di controllo del traffico, ma di persone sottoposte, di fatto e senza consapevolezza, a un trattamento sperimentale dei propri dati mediante una tecnologia privata della quale devono essere ancora chiariti presupposti giuridici, modalità operative e flussi informativi.

Per questa ragione la presente vale quale formale segnalazione affinché il Garante, nell'esercizio dei poteri attribuitigli dagli artt. 57 e 58 del Regolamento UE 2016/679, valuti l'avvio delle verifiche ritenute necessarie nei confronti della Federazione dei Comuni del Camposampierese, del relativo Corpo di Polizia Locale e, per quanto di competenza, di Sodi Scientifica, acquisendo la documentazione tecnica e privacy relativa al sistema e verificando altresì se le modalità oggi emerse presentino elementi comuni con le precedenti installazioni e sperimentazioni già segnalate da ALTVELOX.

Si chiede infine che venga verificato se possa ritenersi conforme ai principi di liceità, correttezza, trasparenza, limitazione della finalità, minimizzazione, protezione dei dati fin dalla progettazione e responsabilizzazione che un sistema avente tali caratteristiche venga installato e fatto operare su una strada pubblica prima che siano chiaramente definiti e resi conoscibili agli interessati il funzionamento effettivo del dispositivo, le categorie di dati raccolti, le modalità dell'elaborazione automatizzata, i soggetti che dispongono delle informazioni, i tempi di conservazione e l'eventuale utilizzazione dei risultati per finalità ulteriori rispetto alla singola attività istituzionale di polizia stradale.

7. PRECISAZIONI SULL'OGGETTO DELL'ACCESSO E SULLE INFORMAZIONI RISERVATE

La presente istanza non richiede codici sorgente, password, credenziali di accesso, chiavi crittografiche, dettagli suscettibili di compromettere la sicurezza informatica del sistema né immagini identificative di singoli utenti della strada.

ALTVELOX richiede esclusivamente gli atti amministrativi e tecnici necessari a stabilire quale dispositivo sia stato utilizzato, con quale configurazione, sulla base di quali titoli, secondo quali procedure, con quale ruolo dell'operatore di polizia e con quali modalità di trattamento dei dati.

L'eventuale presenza all'interno di un documento di informazioni effettivamente coperte da segreto tecnico o commerciale, oppure di dati personali non necessari alle finalità della presente istanza, non può tradursi automaticamente nel diniego dell'intero documento. In tali casi viene fin d'ora richiesto l'accesso parziale mediante oscuramento delle sole parti per le quali sussista un concreto e specifico limite all'ostensione.

Analogamente, qualora siano individuati controinteressati, si chiede l'attivazione delle procedure previste dall'art. 3 del D.P.R. n. 184/2006 e dall'art. 5, comma 5, del d.lgs. n. 33/2013, senza trasformare la presenza di eventuali interessi contrapposti in un ostacolo all'esame nel merito della richiesta.

La presente non impone alle amministrazioni la creazione di nuovi documenti. I dati numerici vengono richiesti ove già contenuti in registri, report, prospetti, database o altre evidenze amministrative esistenti. Qualora un documento richiesto non sia detenuto, si chiede che ciò venga espressamente dichiarato e, quando dagli atti risulti individuabile l'amministrazione che ne dispone, che ne venga indicato l'ufficio competente.

8. RICHIESTA ESPRESSA DI VALUTAZIONE AI MINISTERI E AL GARANTE

Alla luce di quanto sopra, ALTVELOX ritiene necessario che le amministrazioni centrali destinatarie della presente forniscano un riscontro espresso anche sulla questione sostanziale che emerge dall'utilizzo di SafeDrive nel territorio della Federazione dei Comuni del Camposampierese.

Allo stato della documentazione ufficiale acquisita dall'Associazione, il sistema SafeDrive non risulta essere stato oggetto di un provvedimento di approvazione o omologazione riferibile alle funzioni per le quali viene oggi pubblicamente dichiarato il suo utilizzo. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con il riscontro del 10 novembre 2025, aveva dichiarato di non detenere domande di approvazione o omologazione, decreti, verbali di prova o fascicoli tecnici riferiti allo specifico dispositivo. Il Servizio Polizia Stradale, con nota prot. n. 300/STRAD/1/0000000773.U/2026 del 13 gennaio 2026, aveva a propria volta affrontato la questione esclusivamente sotto il profilo dell'eventuale funzione di ausilio all'operatore, precisando, per le violazioni degli artt. 172 e 173 CdS, che la tecnologia non può sostituire la percezione personale dell'agente.

ALTVELOX non può confermare, in assenza dei nuovi riscontri richiesti con la presente istanza, che tale situazione documentale sia rimasta invariata sino ad oggi. Proprio per questo viene chiesto al MIT di dichiarare preliminarmente se, successivamente al 10 novembre 2025, sia intervenuto un qualsiasi titolo, procedimento tecnico, approvazione, omologazione o autorizzazione riferibile al SafeDrive. Qualora la risposta sia negativa, il Ministero dovrà chiarire espressamente se ritenga giuridicamente ammissibile che un dispositivo elettronico destinato dal produttore e concretamente utilizzato da organi di polizia per individuare possibili violazioni del Codice della strada possa essere installato e utilizzato su strade pubbliche aperte alla circolazione senza che l'amministrazione statale competente ne abbia preventivamente conosciuto e verificato la configurazione tecnica, le funzioni effettivamente esercitate,

l'affidabilità dell'elaborazione e le modalità con cui i risultati prodotti vengono inseriti nell'attività di accertamento.

Al Servizio Polizia Stradale viene chiesto, con altrettanta chiarezza, se ritenga compatibile con il sistema normativo vigente che un organo di polizia locale utilizzi su strada pubblica uno strumento che, allo stato degli atti conosciuti da ALTVELOX, non risulta assistito da uno specifico titolo ministeriale e del quale non risulta che il MIT abbia conosciuto e verificato il funzionamento tecnico. In particolare, dovrà essere chiarito se possa essere considerato sufficiente qualificare il dispositivo come semplice "ausilio" quando è lo stesso sistema a riprendere i veicoli, analizzare mediante algoritmi il comportamento degli occupanti, leggere le targhe, classificare determinate situazioni come possibili violazioni e indirizzare conseguentemente l'attività degli operatori.

La questione non è nominalistica. Se uno strumento interviene nella selezione del veicolo da controllare, nella classificazione della condotta e nella produzione dell'immagine o del dato successivamente utilizzato dall'agente, occorre sapere chi abbia preventivamente verificato che il dispositivo svolga esattamente e soltanto le funzioni dichiarate, con quali margini di errore, con quale configurazione hardware e software e attraverso quali procedure sia impedito che l'elaborazione automatica finisca per sostituire, anche soltanto di fatto, l'accertamento che il Servizio Polizia Stradale ha già indicato come necessariamente personale per le violazioni degli artt. 172 e 173 CdS.

Al Garante per la protezione dei dati personali viene parallelamente chiesto di chiarire se ritenga ammissibile che un sistema tecnologico privato possa operare su strade pubbliche aperte alla circolazione acquisendo immagini dell'interno dei veicoli, targhe, informazioni sul comportamento del conducente ed eventualmente ulteriori dati collegati al veicolo senza che risulti pubblicamente conoscibile, prima dell'utilizzo, l'esatta architettura del trattamento, chi sia titolare dei dati, quali soggetti vi abbiano accesso, per quanto tempo siano conservati, dove siano memorizzati, se vengano trasferiti alla società produttrice e se possano essere impiegati per validare, correggere o sviluppare l'algoritmo.

L'aspetto assume un rilievo ancora maggiore perché, secondo la comunicazione diffusa dalla stessa Sodi Scientifica, l'esperienza della Federazione dei Comuni del Camposampierese avrebbe riguardato non soltanto telefono e cinture di sicurezza, ma anche assicurazione e revisione. Ciò impone di conoscere se il sistema effettui autonomamente la lettura delle targhe, se interroghi direttamente o indirettamente banche dati pubbliche, quali soggetti effettuino tali interrogazioni, quali dati vengano associati all'immagine e quali siano le regole di conservazione e cancellazione.

ALTVELOX chiede pertanto ai tre destinatari istituzionali una risposta puntuale, evitando formule meramente descrittive delle competenze dei rispettivi uffici. La domanda posta è concreta: qualora venga confermato che SafeDrive non sia stato

approvato o omologato dal MIT per le funzioni concretamente utilizzate e che le amministrazioni centrali non ne abbiano preventivamente esaminato la configurazione tecnica, ritengono MIT, Servizio Polizia Stradale e Garante compatibile con l'ordinamento che tale apparato possa comunque essere collocato e utilizzato su una strada pubblica per analizzare sistematicamente i conducenti, individuare presunte violazioni e trattare le relative immagini e informazioni.

In caso affermativo, viene richiesto di indicare puntualmente la norma che consentirebbe tale utilizzo, i limiti entro i quali esso sarebbe ammesso, il soggetto pubblico competente a verificarne preventivamente la funzionalità e le garanzie tecniche e giuridiche attraverso le quali viene assicurato che il dispositivo non svolga funzioni ulteriori rispetto a quelle dichiarate e che i dati raccolti non siano utilizzati per finalità diverse da quelle legittimamente perseguibili.

In caso negativo, si chiede invece di indicare quali iniziative di competenza verranno adottate rispetto all'utilizzo del sistema nel territorio della Federazione dei Comuni del Camposampierese.

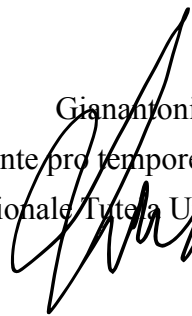
Si chiede pertanto a ciascuna amministrazione destinataria di dare autonomo e completo riscontro per gli atti di propria competenza e detenzione entro i termini previsti dalla legge, trasmettendo la documentazione esclusivamente in formato digitale all'indirizzo PEC altvelox@legalmail.it.

ALLEGATI

1. Comunicazione Sodi Scientifica acquisita il 7 ottobre 2026, "SafeDrive: una testimonianza dal territorio".
2. Documento di identità del Presidente pro tempore ALTVELOX.
3. Statuto con registrazione presso l'Agenzia delle Entrate di ALTVELOX.

Roma, 7 ottobre 2026

Gianantonio Sottile Cervini
Presidente pro tempore di ALTVELOX
Associazione Nazionale Tutela Utenti della Strada



[Visualizza nel browser](#)

I risultati SafeDrive raccontati da chi lo utilizza



Siamo lieti di condividere la testimonianza del Comandante della Polizia Locale della Federazione dei Comuni del Camposampierese sull'utilizzo di **Autovelox SafeDrive** nel proprio territorio.

Lo strumento ha rilevato infrazioni come l'uso improprio delle **cinture di sicurezza**, il **telefono alla guida** e la **manca** di assicurazione e revisione.

"L'esperienza acquisita ci permette di esprimere una valutazione complessivamente positiva della strumentazione. Il sistema ha dimostrato di supportare efficacemente gli operatori nell'individuare situazioni da controllare e nella programmazione di servizi mirati.

Un controllo più frequente delle infrazioni rilevate potrebbe migliorare la prevenzione dei comportamenti irregolari e, in generale, la sicurezza stradale.

Il Corpo di Polizia Locale della Federazione dei Comuni del Camposampierese ha apprezzato le potenzialità del sistema SafeDrive come supporto ai servizi di controllo stradale."

Antonio Paolocci, *Comandante del Corpo di Polizia Locale Federazione dei Comuni del Camposampierese.*

Scopri come SafeDrive può supportare anche il tuo Comando nell'individuazione delle infrazioni e nella pianificazione di controlli mirati.

Autovelox SafeDrive

Seguici online per scoprire di più



Sodi Scientifica

Via Poliziano 20, 50041, Calenzano (FI)

Questa email è stata inviata a info@bmservizi.it.

Hai ricevuto questa email perché sei iscritto/a alla nostra newsletter.

[Annulla iscrizione](#) - [Aggiorna le tue preferenze](#)



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: Accesso agli atti - Richiesta di copia in formato digitale documentazione ai sensi della L. 7 Agosto 1990 n° 241 e del D.L. 14 Marzo 2013 n° 33 in riferimento allo strumento elettronico denominato "autovelox safedrive" commercializzato dalla Società Sodi Scientifica Spa – **Riscontro**.

In riferimento all'istanza in oggetto, trasmessa da codesta Associazione in data 6 novembre 2025 e acquisita in entrata nel Registro Ufficiale di questa Direzione generale al protocollo n. 23840 in pari data, si rappresenta che quest'Ufficio non detiene alcuna documentazione inerente al dispositivo denominato "Autovelox SafeDrive".

Il Direttore della Divisione
(Ing. Valentino Iurato)



VALENTINO IURATO
MINISTERO DELLE
INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI
10.11.2025 14:40:35
UTC

I funzionari referenti: Ing. Federico Ticconi federico.ticconi@mit.gov.it

Ing. Paolo Innocenti paolo.innocenti@mit.gov.it

Dott.ssa Fausta Soscia fausta.soscia@mit.gov.it



Presidenza del Consiglio dei Ministri

UFFICIO DEL SEGRETARIO GENERALE

Al Garante per la protezione dei dati personali

Via Pec

protocollo@pec.gpd

e p.c.:

Al Sig. Giannantonio Sottile Cervini

in proprio e in qualità di presidente p.t. di Altvelox

via Pec

altvelox@legalmail.it

OGGETTO: Altvelox - trasmissione due note di reclamo/segnalazione concernenti il trattamento dei dati personali tramite sistemi di videosorveglianza (prot.n. USG-0010242-A-13/08/2026; prot.n. USG-0010470-A-27/08/2026).

Si trasmettono, per gli eventuali seguiti di competenza, le due note sottoelencate pervenute a questo Ufficio da parte dell'Altevelox- Associazione Nazionale Tutela Utenti della Strada aventi ad oggetto come di seguito indicato

- nota prot.n. USG-0010242 del 13/ agosto 2026 *“Reclamo ai sensi dell’art. 77 del Regolamento (UE) 2016/679 e degli artt. 140-bis, 141, 142 e 143 del d.lgs. 30 giugno 2003, n. 196, concernente il trattamento dei dati personali mediante il sistema di videosorveglianza e lettura automatica delle targhe del Comune di Treviso, con particolare riferimento a finalità, basi giuridiche, categorie di dati trattati, tempi di conservazione, soggetti autorizzati, comunicazione e accesso ai dati e obblighi di trasparenza; contestuale segnalazione ai sensi dell’art. 144 del d.lgs. n. 196/2003 e richiesta di verifica, per i profili di competenza, sui trattamenti effettuati dalla Questura di Treviso per finalità di polizia ai sensi del d.lgs. 18 maggio 2018, n. 51. Dinieghi opposti dalla Questura e dalla Prefettura di Treviso e provvedimento di riesame del RPCT del Ministero dell’Interno prot. n. 0002455 del 12 agosto 2026”;*

- nota prot. USG-0010470-A-27/08/2026 *“S.G.C. FI-PI-L, sperimentazione del sistema privato “SafeDrive” di Sodi Scientifica S.r.l. su strada pubblica aperta al traffico. Richiesta urgente di verifica dei titoli autorizzativi, della legittimità dell’installazione e del trattamento di immagini e dati personali, degli eventuali atti di approvazione o omologazione, del coinvolgimento della Polizia Stradale e delle modalità di utilizzo, conservazione e trasferimento dei dati. Istanza di accesso ai sensi della legge n. 241/1990 e del d.lgs. n. 33/2013. Richiesta di intervento urgente del Garante. S.G.C. FI-PI-LI, sperimentazione del sistema privato “SafeDrive” di Sodi Scientifica S.r.l. su strada pubblica aperta al traffico. Richiesta urgente di verifica dei titoli autorizzativi, della legittimità dell’installazione e del trattamento di immagini e dati personali, degli eventuali atti di approvazione o omologazione, del coinvolgimento della Polizia Stradale e delle modalità di utilizzo, conservazione e trasferimento dei dati. Istanza di accesso ai sensi della legge n. 241/1990 e del d.lgs. n. 33/2013. Richiesta di intervento urgente del Garante.”*

Roma, 01-09-2026 | 18:14:19 CEST

IL CAPO DELL’UFFICIO

Maria Barilà

Maria Barilà



Firenze

Prot.: 0347827 del 04/09/2026 Uscita Cod. Amm. m_it

Data: 04/09/2026 16:25:26



POLIZIA DI STATO
COMPARTIMENTO POLIZIA STRADALE PER LA TOSCANA
FIRENZE

Firenze, data del protocollo

OGGETTO: nota n. 829/2026 del 27 agosto 2026 ALTVELOX – ASSOCIAZIONE NAZIONALE TUTELA UTENTI DELLA STRADA

S.G.C. FI-PI-LI, sperimentazione del sistema privato “SafeDrive” di Sodi Scientifica S.r.l. su strada pubblica aperta al traffico.

Richiesta urgente di verifica dei titoli autorizzativi, della legittimità dell’installazione e del trattamento di immagini e dati personali, degli eventuali atti di approvazione o omologazione, del coinvolgimento della Polizia Stradale e delle modalità di utilizzo, conservazione e trasferimento dei dati. Istanza di accesso ai sensi della legge n. 241/1990 e del d. lgs. n. 33/2013. Richiesta di intervento urgente del Garante.

nota n. 855/2026 del 31 agosto 2026 ALTVELOX – ASSOCIAZIONE NAZIONALE TUTELA UTENTI DELLA STRADA

S.G.C. FI-PI-LI. Sperimentazione del sistema SafeDrive di Sodi Scientifica S.r.l.

Riscontro alla nota ALTVELOX prot. n. 829/2026.b Richiesta di integrazione del riscontro e comunicazione delle iniziative assunte a seguito della formale segnalazione.

ALL’ASSOCIAZIONE ALTVELOX ROMA

e, per conoscenza:

ALLA REGIONE TOSCANA FIRENZE

ALLA PREFETTURA U.T.G. FIRENZE

ALLA CITTA’ METROPOLITANA
Direzione competente per la gestione della S.G.C. FI-PI-LI
FIRENZE

AL COMUNE FIRENZE

AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Direzione generale per la sicurezza stradale e l’autotrasporto
Divisione 2
ROMA

AL MINISTERO DELL’INTERNO
Dipartimento della P.S.
Direzione centrale della polizia stradale, ferroviaria
e dei reparti speciali della Polizia di Stato
Servizio polizia stradale
ROMA

In riferimento alle note di codesta Associazione in oggetto indicate, si comunica che agli atti di questo Compartimento non risultano comunicazioni inerenti all’iniziativa in oggetto, né all’installazione del dispositivo sulla S.G.C. FI-PI-LI e alle relative modalità di impiego.

IL DIRIGENTE
(PRATESI)



Prefettura di Firenze

Firenze, data del protocollo

Fasc. 9481/2026

Rif. prot. n. 829 del 27 agosto 2026

ALL'ASSOCIAZIONE ALTVELOX

altvelox@legalmail.it

OGGETTO: S.G.C. FI-PI-LI. Sperimentazione del sistema privato "SafeDrive" di Sodi Scientifica S.r.l. Riscontro richiesta di accesso agli atti

Con riferimento alla nota indicata a margine, si rappresenta che quest'Ufficio non detiene alcuna comunicazione o documentazione relativa alla sperimentazione SafeDrive sulla S.G.C. FI-PI-LI.

Il Viceprefetto Aggiunto

Maria Trimboli

Firmato Digitalmente da/Sig
MARIA TRIMBOLI
Viceprefetto Aggiunto
In Data/On Date:
martedì 22 settembre 2026 13:58



Prefettura Di Firenze

protocollo.preffi@pec.interno.it

Garante per la protezione dei dati personali

protocollo@pec.gpdp.it

Presidenza del Consiglio dei Ministri Ufficio del Segretario Generale

usg@mailbox.governo.it

**Presidenza del Consiglio dei Ministri Dipartimento
per il coordinamento amministrativo Commissione
per l'accesso ai documenti amministrativi**

commissione.accesso@mailbox.governo.it

Oggetto: S.G.C. FI-PI-LI, sperimentazione del sistema privato "SafeDrive" di Sodi Scientifica S.r.l. su strada pubblica aperta al traffico. Richiesta urgente di verifica dei titoli autorizzativi, della legittimità dell'installazione e del trattamento di immagini e dati personali, degli eventuali atti di approvazione o omologazione, del coinvolgimento della Polizia Stradale e delle modalità di utilizzo, conservazione e trasferimento dei dati. Istanza di accesso ai sensi della legge n. 241/1990 e del d.lgs. n. 33/2013. Richiesta di intervento urgente del Garante - RISCONTRO

In riferimento all'istanza indicata in oggetto, pervenuta alla Regione Toscana, protocollo regionale n. 0670417 del 27/08/2026, si precisa quanto segue.

La gestione della S.G.C. FIPILI è regolata dalla Convenzione di gestione unitaria stipulata in data 31 maggio 2018 tra Regione Toscana, Città Metropolitana di Firenze e Province di Livorno e Pisa e ad oggi vigente. La medesima Convenzione delega le funzioni di ente gestore alla Città Metropolitana di Firenze, compreso il rilascio di pareri e nulla osta.

La Regione Toscana non ha ricevuto richieste né informative sull'installazione dei dispositivi oggetto della richiesta, dei quali è venuta a conoscenza a mezzo stampa.

L'Assessore ha richiesto con nota protocollo regionale n. 0641396 del 07/08/2026 chiarimenti alla Sindaca Metropolitana in merito alla natura dei dispositivi e all'iter di rilascio nulla osta per l'installazione che era stato seguito, ad oggi senza riscontro.

Cordiali saluti

Il Dirigente

Ing. Marco Ierpi

EG