Prot.2027/2026

AL PREFETTO DELLA PROVINCIA DI ROVIGO
Prefetto dott.ssa Franca Tancredi
PEC: protocollo.prefro@pec.interno.it

AL DIRIGENTE DELLA SEZIONE
POLIZIA STRADALE DI ROVIGO
PEC: dipps204.0200@pecps.poliziadistato.it

AL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA DI ROVIGO
Avv. Enrico Ferrarese

AL CONSIGLIERE PROVINCIALE
DELEGATO AI LAVORI PUBBLICI E STRADE
Provincia di Rovigo

AL DIRIGENTE COMPETENTE
SERVIZIO VIABILITÀ E MANUTENZIONE STRADE
Provincia di Rovigo
PEC: ufficio.archivio@pec.provincia.rovigo.it

e, per competenza

AL PROCURATORE DELLA REPUBBLICA
PRESSO IL TRIBUNALE DI ROVIGO
PEC: procuratore.procura.rovigo@giustiziacert.it

MINISTERO DELL'INTERNO
AL DIRETTORE DEL SERVIZIO POLIZIA STRADALE
Dott. Santo Puccia
PEC: dipps001.0210@pecps.interno.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 DOTT. VALENTINO IURATO
Direzione Generale
per la Sicurezza Stradale e l'Autotrasporto
Divisione 2 quale funzionario già direttamente intervenuto nelle precedenti interlocuzioni relative ai PTVE e all'art. 36 del Codice della strada
PEC: dg.ssa-div1@pec.mit.gov.it

OGGETTO: S.P. n. 4 Rovigo Adria, Comune di Ceregnano, postazione fissa per il rilevamento automatico della velocità al km 11+250. Annunciata attivazione dal 15 ottobre 2026. Formale diffida alla sospensione dell'attivazione e dell'utilizzo sanzionatorio. Richiesta urgente di riesame del decreto prefettizio n. 36642 del 4 luglio 2025. Mancata ostensione del fascicolo istruttorio, requisiti strutturali e classificazione della strada, presupposti di incidentalità, omologazione dell'apparecchiatura e contestazione dell'applicabilità dell'art. 6, comma 1, D.M. n. 125/2026. Iscrizione a Mod. 45 presso la Procura della Repubblica di Rovigo.

ALTVELOX, Associazione Nazionale Tutela Utenti della Strada, C.F. 93064060259, iscrizione Agenzia delle Entrate n. 35 serie 3, con sede legale in Roma, Via degli Uffici del Vicario n. 43, in persona del Presidente pro tempore Gianantonio Sottile Cervini, domicilio digitale presso la PEC altvelox@legalmail.it, torna con carattere di assoluta urgenza sulla postazione fissa per il rilevamento automatico della velocità installata lungo la S.P. n. 4 nel territorio del Comune di Ceregnano, già individuata dagli atti comunali al km 11+250.

La presente segue le precedenti richieste, diffide e istanze di accesso formulate da ALTVELOX sin dal 12 dicembre 2025 e, da ultimo, la formale diffida del 2 settembre 2026, con la quale Prefettura e Polizia Stradale erano state espressamente invitate, prima dell'attivazione dell'impianto, a verificare la classificazione e le caratteristiche strutturali della strada, il titolo istitutivo del limite di 70 km/h, i dati posti a fondamento dell'asserita incidentalità, il fascicolo istruttorio del decreto prefettizio e il titolo tecnico dell'apparecchiatura.

Nonostante tali richieste, gli atti sinora messi concretamente a disposizione dell'Associazione non consentono ancora di effettuare quelle verifiche. Il Comune di Ceregnano, nel riscontro alla precedente istanza, ha trasmesso sostanzialmente la deliberazione della Giunta comunale n. 94/2025 e la determinazione n. 459/2025, senza che da tale trasmissione emergesse il complessivo fascicolo tecnico, stradale e prefettizio posto a fondamento della postazione.

La situazione assume oggi carattere non più differibile. In data 14 ottobre 2026 è stata pubblicamente annunciata l'attivazione della postazione a decorrere dal 15 ottobre 2026, riferendo che l'apparato sarebbe stato sottoposto a taratura e collaudo, che il limite vigente sarebbe pari a 70 km/h e che la scelta della localizzazione sarebbe giustificata da numerosi incidenti stradali, anche mortali.

Tali dichiarazioni non risolvono nessuna delle questioni già formalmente sottoposte alle Amministrazioni interessate. Al contrario rendono indispensabile che, prima

dell'utilizzo dell'impianto per l'accertamento delle violazioni e della produzione di effetti sanzionatori nei confronti degli utenti della strada, sia documentalmente dimostrata la sussistenza di tutti i presupposti richiesti dall'ordinamento.

Dagli stessi atti comunali risulta che la domanda per l'installazione venne presentata il 20 settembre 2024, prot. comunale n. 8378/2024, e che il decreto prefettizio n. 36642 del 4 luglio 2025 ha ricompreso il tratto della S.P. n. 4 dal km 10+500 al km 12+500. La deliberazione n. 94 del 9 dicembre 2025 e la determinazione n. 459 dell'11 dicembre 2025 hanno quindi individuato la postazione al km 11+250, affidandone installazione e noleggio ad AS2 S.r.l.

Vi è però un dato che continua a richiedere un accertamento tecnico formale. La stessa determinazione comunale indica la S.P. n. 4, via IV Novembre, come ricadente all'interno del centro abitato di Ceregnano e della frazione Palà. La semplice denominazione di "strada provinciale" non determina la classificazione funzionale del tratto ai sensi dell'art. 2 del Codice della strada e non consente di prescindere dalle caratteristiche costruttive concretamente esistenti.

La documentazione fotografica oggi disponibile mostra, in prossimità della postazione, una sede stradale nella quale deve essere verificata tecnicamente, e non presunta, l'effettiva presenza e idoneità delle banchine, anche in relazione alla presenza del dispositivo di ritenuta laterale. ALTVELOX non intende sostituire il rilievo tecnico con una valutazione fotografica, ma proprio per questa ragione aveva richiesto la classificazione formale, le sezioni stradali, le misurazioni e il sopralluogo degli organi competenti, documenti che non risultano essere stati messi a disposizione.

Il problema non è teorico. La Corte di Cassazione, Seconda Sezione civile, con ordinanza n. 23122 del 13 luglio 2026, ha ribadito che il decreto prefettizio di individuazione del tratto deve essere adottato in presenza dei requisiti stabiliti dalla legge e che la Pubblica Amministrazione non può estendere per via interpretativa le categorie previste dal Codice. La Corte ha inoltre precisato, con riferimento alla strada extraurbana secondaria, che l'esistenza delle caratteristiche minime deve interessare la strada nella sua complessiva conformazione e che una banchina di ridottissima larghezza, non idonea alle funzioni previste dall'ordinamento, non soddisfa il requisito strutturale richiesto. La stessa pronuncia conclude che la mancanza di tale requisito rende illegittimo il provvedimento prefettizio che abbia consentito l'installazione su una strada priva delle caratteristiche minime della categoria attribuita.

Nel caso di Ceregnano la verifica assume una configurazione ancora più delicata perché, se il tratto è realmente interno al centro abitato come attestato dagli atti comunali, dovrà essere dimostrata la categoria urbana concretamente attribuita e la compatibilità delle sue caratteristiche costruttive e funzionali con il limite di 70 km/h e con la postazione fissa prevista dal D.M. 11 aprile 2024. Se, al contrario, si intende

attribuire al tratto una diversa classificazione, dovrà essere prodotto l'atto formale che la dispone e dimostrata la presenza di tutti i requisiti strutturali imposti dall'art. 2 del Codice della strada. Non è giuridicamente accettabile utilizzare alternativamente classificazioni diverse a seconda del requisito che occorre giustificare.

Altrettanto irrisolta rimane la questione dell'incidentalità. Il richiamo pubblico a "numerosi incidenti", anche mortali, non equivale alla documentazione tecnica richiesta dal D.M. 11 aprile 2024. ALTVELOX aveva già chiesto i dati del quinquennio utilizzato nell'istruttoria, la tipologia e le cause dei singoli sinistri e, soprattutto, gli elementi dai quali risultasse l'incidenza della velocità quale causa principale o concausa. Negli atti sino a oggi messi a disposizione dell'Associazione tale analisi non risulta prodotta.

Se l'inserimento del tratto nel decreto prefettizio non è stato invece fondato sul livello di incidentalità, la Prefettura deve rendere conoscibile quale diverso presupposto previsto dalla disciplina del 2024 sia stato concretamente posto a fondamento della propria determinazione, con produzione delle rilevazioni delle velocità operative, delle valutazioni relative all'impossibilità o difficoltà della contestazione immediata e di ogni relazione tecnica acquisita durante l'istruttoria. Un comunicato o una dichiarazione pubblica successiva non può integrare a posteriori un'istruttoria che deve risultare dagli atti che hanno preceduto il provvedimento.

Analoga e autonoma questione riguarda il dispositivo concretamente installato. La determinazione comunale si limita ad affermare genericamente che il sistema sarebbe "omologato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti", ma dagli atti sinora trasmessi non risultano né l'esatta identificazione del produttore, della denominazione commerciale, del modello e della matricola dell'esemplare installato, né soprattutto uno specifico decreto ministeriale di omologazione riferibile all'apparecchiatura concretamente destinata all'accertamento. La medesima determinazione conferma, peraltro, che il servizio affidato ad AS2 S.r.l. comprende il noleggio e l'installazione dell'apparato, la manutenzione, la diagnostica remota, la gestione dei flussi informativi e attività di supporto alla Polizia Locale, circostanze che rendono indispensabile conoscere con precisione quale strumento sia stato effettivamente collocato sulla S.P. n. 4 e quale titolo tecnico venga invocato per il suo impiego sanzionatorio.

La questione assume particolare rilievo dopo l'entrata in vigore del D.M. 8 giugno 2026 n. 125. Lo stesso art. 6, comma 1, qualifica espressamente quelli riportati nell'Allegato B come "decreti di approvazione dei prototipi" e stabilisce che i dispositivi o sistemi conformi ai prototipi approvati con tali decreti "si intendono omologati per tutti i fini" del decreto. La formulazione normativa rende quindi evidente che il titolo amministrativo originariamente adottato per tali apparati era un decreto di approvazione e che l'effetto di omologazione viene loro attribuito soltanto successivamente dalla disposizione transitoria del 2026. Non si tratta, sul piano documentale, della

sopravvenuta scoperta di precedenti decreti di omologazione, ma dell'attribuzione normativa di un nuovo effetto a provvedimenti che lo stesso D.M. n. 125/2026 continua a definire decreti di approvazione.

La distinzione emerge con ancora maggiore evidenza dalla lettura complessiva dello stesso art. 6. I commi 3 e 4 prevedono infatti che il titolare di determinati prototipi precedentemente approvati possa "richiedere l'omologazione" al Ministero e che quest'ultimo, all'esito positivo della verifica, adotti il relativo "decreto di omologazione"; il comma 6 dispone inoltre che le precedenti richieste di approvazione non ancora definite siano convertite d'ufficio in istanze di omologazione. Il decreto distingue quindi esso stesso tra precedente approvazione, istanza di omologazione e successivo decreto di omologazione. Tale costruzione normativa rafforza la necessità di verificare con particolare rigore quale sia il titolo concretamente riferibile all'apparecchio installato a Ceregnano, senza confondere la precedente approvazione ministeriale con un autonomo procedimento di omologazione effettivamente concluso.

È precisamente su questo passaggio che ALTVELOX formula espressa contestazione sotto il profilo della gerarchia delle fonti. L'art. 142, comma 6, del d.lgs. n. 285/1992 continua a stabilire che costituiscono fonti di prova le risultanze delle apparecchiature "debitamente omologate"; l'art. 45, comma 6, dello stesso Codice e l'art. 192 del D.P.R. n. 495/1992 disciplinano distintamente i titoli e i procedimenti tecnici. Secondo la prospettazione qui formalmente sostenuta, una fonte ministeriale secondaria non può essere interpretata nel senso di modificare il requisito posto direttamente dalla legge né di rendere giuridicamente equivalente, per semplice qualificazione successiva, un precedente procedimento di approvazione a un procedimento di omologazione che non risulti essere stato effettivamente svolto secondo la disciplina prevista dall'ordinamento.

La formula "si intendono omologati" contenuta nell'art. 6, comma 1, rappresenta pertanto il punto centrale della questione. Essa produce certamente l'effetto che il Ministero ha inteso attribuirle nell'ambito del D.M. n. 125/2026, ma non elimina il problema della compatibilità di tale assimilazione con il requisito dell'omologazione stabilito dalla fonte primaria. Non può dunque essere semplicemente affermato che gli apparecchi inseriti nell'Allegato B siano stati in passato effettivamente omologati: lo stesso decreto del 2026 attesta, al contrario, che i provvedimenti originari erano decreti di approvazione e dispone soltanto oggi che i dispositivi conformi ai relativi prototipi "si intendono omologati".

La giurisprudenza formatasi prima dell'entrata in vigore del D.M. n. 125/2026 ha ripetutamente escluso l'equipollenza tra i due titoli. Da ultimo, la Corte di Cassazione, Seconda Sezione civile, con ordinanza n. 14285 del 14 maggio 2026, ha ribadito che l'accertamento eseguito mediante apparecchio approvato ma non debitamente

omologato è illegittimo, poiché approvazione e omologazione costituiscono procedimenti con caratteristiche, natura e finalità differenti.

Particolare rilievo assume inoltre la sentenza del Tribunale di Frosinone n. 504 del 16 luglio 2026, pronunciata pochi giorni dopo l'entrata in vigore del D.M. n. 125/2026. Il Tribunale ha nuovamente affermato che l'accertamento effettuato mediante apparecchiatura soltanto approvata e non debitamente omologata è illegittimo, richiamando l'art. 142, comma 6, del Codice della strada e l'art. 192 del D.P.R. n. 495/1992, e ha ribadito che, quando il titolo e l'affidabilità dello strumento siano specificamente contestati, grava sull'Amministrazione l'onere di fornire la prova positiva dell'omologazione, della conformità, della taratura e delle verifiche richieste, non essendo sufficiente una mera attestazione contenuta nel verbale o negli atti amministrativi.

La sentenza n. 504/2026 non viene richiamata come pronuncia che abbia direttamente annullato, disapplicato o dichiarato illegittimo l'art. 6, comma 1, del D.M. n. 125/2026, poiché l'accertamento sottoposto al Tribunale era antecedente all'entrata in vigore del nuovo decreto. Essa assume tuttavia rilievo perché, pur essendo stata pronunciata il 16 luglio 2026, continua a individuare nella debita omologazione prescritta dall'art. 142, comma 6, del Codice della strada il requisito necessario per l'efficacia probatoria dell'apparecchiatura e continua a distinguere nettamente tale titolo dalla semplice approvazione. La specifica compatibilità dell'art. 6, comma 1, del D.M. n. 125/2026 con la fonte primaria, per gli accertamenti effettuati dopo la sua entrata in vigore, non risulta pertanto definitivamente risolta da questa pronuncia e costituisce precisamente uno dei profili che ALTVELOX intende formalmente contestare.

Ne deriva, con specifico riferimento alla postazione di Ceregnano, che non è sufficiente dichiarare genericamente che l'apparecchio sarebbe "omologato dal Ministero" o che rientrerebbe nell'Allegato B del D.M. n. 125/2026. L'Amministrazione deve identificare esattamente produttore, modello e matricola dell'esemplare installato, produrre il decreto originario al quale esso viene ricondotto, indicare l'esatta voce dell'Allegato B eventualmente invocata e documentare che l'esemplare concretamente utilizzato sia effettivamente conforme al prototipo contemplato da quel decreto. Deve inoltre essere prodotta la documentazione relativa alla taratura iniziale e alle verifiche iniziali di funzionalità ove previste, poiché lo stesso art. 6, comma 1, stabilisce espressamente che tali adempimenti si applicano, per i dispositivi non ancora posti in uso, dalla data di entrata in vigore del decreto.

L'annuncio pubblico secondo cui la postazione sarebbe stata sottoposta a "taratura e collaudo" non può evidentemente sostituire la produzione dei certificati, dei verbali di verifica e degli estremi identificativi dell'apparecchiatura. La taratura, inoltre, attiene alla permanenza e verifica delle caratteristiche metrologiche dello strumento e non

costituisce di per sé prova dell'esistenza del diverso titolo dell'omologazione richiesto dall'art. 142, comma 6, del Codice della strada. Parimenti, il collaudo dell'installazione non dimostra che il modello utilizzato sia assistito dal titolo tecnico necessario per attribuire efficacia probatoria alle relative risultanze.

In assenza della documentazione sopra indicata, non può pertanto ritenersi dimostrato che il dispositivo installato sulla S.P. n. 4 sia legittimamente utilizzabile quale fonte di prova ai sensi dell'art. 142, comma 6, del Codice della strada. Né tale carenza può essere superata dalla generica affermazione contenuta nella determinazione comunale secondo cui l'apparecchiatura sarebbe "omologata dal Ministero", poiché è precisamente l'esistenza e la natura giuridica di tale titolo, la sua riferibilità all'esemplare installato e, nell'eventuale applicazione dell'art. 6, comma 1, del D.M. n. 125/2026, la compatibilità dell'assimilazione ivi prevista con la disciplina primaria dell'omologazione, a costituire oggetto della presente formale contestazione.

La vicenda è inoltre già stata portata all'attenzione della Procura della Repubblica di Rovigo. Con comunicazione del 22 settembre 2026 la Procura ha attestato l'esistenza di un procedimento iscritto a Mod. 45 e indicato lo stato del procedimento come riferito ad attività in corso. Tale circostanza viene qui richiamata esclusivamente come dato documentale, senza attribuire responsabilità penali ad alcuno e senza anticipare valutazioni riservate all'Autorità Giudiziaria.

Proprio la pendenza di tale procedimento, unitamente alle contestazioni formalmente formulate da mesi e alla persistente mancata disponibilità di documenti essenziali, rende difficilmente comprensibile l'attivazione dell'impianto prima della conclusione delle verifiche richieste. L'Amministrazione dispone degli strumenti per controllare preventivamente la legittimità del procedimento; non appare ragionevole trasferire tale verifica sui singoli utenti, costringendoli a proporre opposizioni dopo l'emissione dei verbali.

Tutto ciò premesso,

ALTVELOX FORMALMENTE DIFFIDA il Prefetto della Provincia di Rovigo a procedere con effetto immediato al riesame integrale dell'istruttoria che ha condotto all'adozione del decreto prefettizio n. 36642 del 4 luglio 2025, limitatamente al tratto della S.P. n. 4 compreso tra il km 10+500 e il km 12+500 e, in particolare, alla postazione collocata al km 11+250, verificando nuovamente e sulla base di documentazione tecnica attuale ed effettivamente acquisita la classificazione funzionale della strada, la sua concreta conformazione geometrica, le caratteristiche e dimensioni delle banchine, il titolo e l'istruttoria relativi al limite di 70 km/h, i presupposti di incidentalità eventualmente posti a fondamento del decreto, l'effettiva impossibilità o

difficoltà della contestazione immediata, nonché il titolo tecnico e la legittima utilizzabilità dell'apparecchiatura concretamente installata.

Il riesame non può essere effettuato sulla sola base della qualificazione nominale di "strada provinciale", né sulla mera circostanza che il tratto sia stato precedentemente inserito nel decreto prefettizio. La Corte di Cassazione, Seconda Sezione civile, con ordinanza n. 23122 del 13 luglio 2026, ha ribadito che il provvedimento prefettizio che consente l'utilizzo di apparecchiature automatiche senza contestazione immediata deve essere adottato in presenza dei requisiti tassativamente stabiliti dalla legge e che il Prefetto non può ricondurre una strada a una delle categorie previste dall'art. 2 del Codice della strada in assenza delle relative caratteristiche strutturali minime. La Corte ha altresì affermato che tali caratteristiche devono riguardare la strada nella sua complessiva conformazione e non soltanto il punto nel quale viene materialmente collocata l'apparecchiatura.

La stessa ordinanza ha affrontato specificamente il requisito della banchina, precisando che, per la qualificazione di una strada extraurbana secondaria, essa costituisce elemento strutturale essenziale e che una banchina di ridottissima larghezza, non idonea a svolgere le funzioni previste dall'ordinamento, non può essere considerata sufficiente. La Cassazione ha conseguentemente ritenuto illegittimo il provvedimento prefettizio adottato su una strada priva di tutte le caratteristiche minime richieste per la categoria attribuita.

Tale principio assume particolare rilievo nel caso in esame, poiché gli stessi atti del Comune di Ceregnano indicano il tratto della S.P. n. 4 interessato dalla postazione come ricadente all'interno del centro abitato di Ceregnano e della frazione Palà. Ne consegue che il riesame prefettizio dovrà anzitutto chiarire quale sia la classificazione funzionale formalmente attribuita allo specifico tratto e verificare se le caratteristiche materiali della sede stradale siano effettivamente compatibili con tale classificazione. Se il tratto viene considerato urbano, dovrà essere verificato quale categoria dell'art. 2 del Codice della strada gli sia stata attribuita e se essa sia compatibile con il limite di 70 km/h e con l'installazione di una postazione fissa ai sensi del D.M. 11 aprile 2024; qualora, invece, si intenda ricondurlo a una categoria extraurbana, dovranno essere documentalmente dimostrati tutti i requisiti strutturali richiesti dalla relativa classificazione, comprese le banchine.

Il riesame dovrà inoltre investire l'effettiva istruttoria sull'incidentalità. Il richiamo pubblico alla presenza di "numerosi incidenti", anche mortali, non può sostituire l'analisi richiesta dalla disciplina ministeriale. Il D.M. 11 aprile 2024 impone, quando l'elevata incidentalità viene utilizzata quale presupposto dell'individuazione del tratto, una valutazione riferita al quinquennio precedente che consideri numero, tipologia e cause dei sinistri, verificando in particolare l'incidenza della velocità quale causa

principale o concausa. Negli atti sino ad oggi messi a disposizione di ALTVELOX tale analisi non risulta essere stata prodotta. Qualora il decreto n. 36642/2025 sia stato invece fondato su altri presupposti previsti dal D.M. 11 aprile 2024, dovranno essere precisamente individuati e documentati gli elementi utilizzati, comprese le eventuali rilevazioni delle velocità operative e le ragioni strutturali, plano altimetriche o di traffico poste a fondamento della ritenuta impossibilità o difficoltà della contestazione immediata.

Il riesame prefettizio dovrà altresì tenere conto della situazione della pianificazione provinciale prevista dall'art. 36, comma 3, del Codice della strada. La Provincia di Rovigo ha nel tempo rappresentato di non avere predisposto il Piano del Traffico per la Viabilità Extraurbana richiamando la mancata emanazione delle direttive ministeriali previste dal comma 6. Tale giustificazione non può più essere assunta come dato incontestato, poiché la Direzione Generale per la Sicurezza Stradale e l'Autotrasporto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con nota prot. m_inf.AFC41FC.REGISTRO UFFICIALE.U.0023998 del 1° ottobre 2026, ha chiarito espressamente che l'obbligo delle Province di redigere e adottare il PTVE discende direttamente dall'art. 36, comma 3, e che l'assenza delle specifiche direttive ministeriali non determina né l'inesistenza né l'inapplicabilità dell'istituto e non sospende l'obbligo imposto dalla norma primaria.

Il Ministero ha ulteriormente precisato che la mancata emanazione delle direttive «non priva di efficacia la norma primaria né sospende i doveri di gestione e pianificazione della viabilità in capo alle Province». La questione del PTVE non viene qui prospettata come automatica causa di invalidità del decreto prefettizio n. 36642/2025, ma costituisce un elemento che il Prefetto non può ignorare nel verificare la completezza dell'istruttoria concernente un tratto di viabilità provinciale sul quale viene autorizzato un sistema permanente di controllo automatico della velocità.

Qualora venga accertato che la Provincia di Rovigo sia tuttora priva del PTVE previsto dall'art. 36, comma 3, ALTVELOX diffida il Prefetto a prenderne formalmente atto e ad esercitare le attribuzioni previste dal comma 10 del medesimo articolo, tenendo conto che il presupposto addotto per giustificare la mancata pianificazione, costituito dall'assenza delle direttive ministeriali, è stato espressamente escluso dal Ministero competente quale ragione idonea a sospendere l'obbligo legislativo. Il Prefetto dovrà quindi indicare quali iniziative abbia già assunto o intenda assumere rispetto all'eventuale inadempimento provinciale, senza confondere tale obbligo di segnalazione con la distinta problematica relativa all'esercizio del successivo potere sostitutivo.

Alla luce di tali elementi, ALTVELOX diffida il Prefetto a valutare, nelle more del riesame e prima dell'utilizzo sanzionatorio della postazione, la sospensione cautelare dell'efficacia del decreto n. 36642 del 4 luglio 2025 limitatamente al tratto interessato,

ai sensi dell'art. 21 quater della legge n. 241/1990, sino a quando non siano stati acquisiti e verificati la classificazione funzionale del tratto, i rilievi geometrici e dimensionali della sede stradale e delle banchine, il titolo istitutivo del limite di 70 km/h, l'istruttoria sull'incidentalità o sugli altri presupposti utilizzati, la situazione del PTVE provinciale, nonché l'identificazione e il titolo tecnico dell'apparecchiatura concretamente installata.

L'eventuale prosecuzione dell'efficacia del decreto e dell'attività sanzionatoria dovrà pertanto essere preceduta da una determinazione espressa e motivata sugli specifici profili qui contestati, non potendo ritenersi sufficiente il mero richiamo al decreto già adottato o alle dichiarazioni rese successivamente alla stampa. Il riesame richiesto riguarda infatti presupposti strutturali e documentali che, secondo la più recente giurisprudenza di legittimità e secondo i chiarimenti forniti dal MIT, devono risultare effettivamente verificati e documentati prima che l'automazione dell'accertamento produca conseguenze sanzionatorie nei confronti degli utenti della strada.

ALTVELOX DIFFIDA il Dirigente della Sezione Polizia Stradale di Rovigo a effettuare senza ritardo un sopralluogo tecnico sul tratto interessato della S.P. n. 4, verificando e documentando la classificazione funzionale della strada, le caratteristiche strutturali della sede viaria e delle banchine, la compatibilità del limite di 70 km/h con la concreta configurazione del tratto, la conformità della postazione al D.M. 11 aprile 2024, la collocazione e visibilità della segnaletica di preavviso e la completa identificazione dell'apparecchiatura installata, con indicazione di produttore, modello, matricola, decreto di approvazione o di omologazione invocato, eventuale riferibilità ai decreti compresi nell'Allegato B del D.M. n. 125/2026, documentazione attestante la conformità dell'esemplare al relativo prototipo, taratura e verifiche iniziali di funzionalità.

Nell'ambito degli accertamenti dovrà essere altresì verificato se la Provincia di Rovigo abbia effettivamente redatto e adottato il Piano del Traffico per la Viabilità Extraurbana previsto dall'art. 36, comma 3, del Codice della strada. Qualora venga accertata la mancata adozione del PTVE, la Sezione Polizia Stradale è formalmente invitata e diffidata a darne immediata e documentata comunicazione al Prefetto di Rovigo, affinché quest'ultimo possa esercitare le attribuzioni previste dall'art. 36, comma 10, del Codice della strada, senza che la circostanza possa essere semplicemente archiviata quale questione estranea alle funzioni di polizia stradale.

Sul punto assume rilievo il chiarimento fornito dallo stesso Servizio Polizia Stradale, secondo cui, pur non spettando alla Polizia Stradale la redazione, approvazione o modifica del piano, quando essa acquisisca conoscenza della mancata adozione degli strumenti di pianificazione previsti dall'art. 36 sussiste l'onere di informare la Prefettura territorialmente competente, proprio al fine di consentire l'esercizio del potere di

segnalazione previsto dal comma 10. Tale adempimento assume nel caso di specie carattere ancora più netto alla luce della posizione formalmente assunta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota prot. m_inf.AFC41FC.REGISTRO UFFICIALE.U.0023998 del 1° ottobre 2026, nella quale è stato chiarito che l'obbligo delle Province di redigere il PTVE discende direttamente dall'art. 36, comma 3, e che la mancata emanazione delle direttive ministeriali previste dal comma 6 non determina né l'inesistenza né l'inapplicabilità dell'istituto e non sospende l'obbligo posto dalla norma primaria.

Il MIT ha ulteriormente precisato che l'assenza delle direttive «non priva di efficacia la norma primaria né sospende i doveri di gestione e pianificazione della viabilità in capo alle Province». Pertanto, qualora la Provincia di Rovigo risulti tuttora priva del PTVE, non potrà essere considerata sufficiente una giustificazione fondata sulla mancata emanazione delle direttive ministeriali, essendo tale interpretazione stata espressamente esclusa dall'Amministrazione statale competente.

Si chiede pertanto che l'esito dell'accertamento sull'esistenza o meno del PTVE provinciale, l'eventuale segnalazione trasmessa al Prefetto ai sensi dell'art. 36, comma 10, e gli estremi di protocollo della stessa siano comunicati ad ALTVELOX unitamente agli esiti delle ulteriori verifiche richieste sulla postazione.

ALTVELOX DIFFIDA altresì la Provincia di Rovigo, quale ente proprietario della S.P. n. 4, il suo Presidente, il Consigliere provinciale delegato competente e il Servizio Viabilità a non consentire l'utilizzo della postazione sino a quando non siano documentalmente verificati i requisiti della strada e dell'impianto, chiedendo contestualmente di indicare e trasmettere tutti i nulla osta, autorizzazioni, pareri, assensi e atti tecnici eventualmente rilasciati dalla Provincia in relazione al progetto, all'installazione dei manufatti, dei plinti, delle barriere, degli allacciamenti e della segnaletica, nonché l'istruttoria tecnica che abbia preceduto tali determinazioni.

La richiesta assume un rilievo ulteriore in considerazione della posizione già rappresentata nel tempo dalla Provincia di Rovigo in ordine alla mancata predisposizione del Piano del Traffico per la Viabilità Extraurbana previsto dall'art. 36, comma 3, del d.lgs. n. 285/1992, ricondotta alla mancata emanazione delle specifiche direttive ministeriali previste dal successivo comma 6. Tale giustificazione non può oggi essere semplicemente riproposta, essendo intervenuto sul punto un chiarimento formale dell'Amministrazione statale competente che ne smentisce il presupposto giuridico.

Con nota prot. m_inf.AFC41FC.REGISTRO UFFICIALE.U.0023998 del 1° ottobre 2026, la Direzione Generale per la Sicurezza Stradale e l'Autotrasporto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha infatti affermato espressamente che «l'obbligo per le Province di redazione del Piano del Traffico per la Viabilità Extraurbana (PTVE) discende direttamente dall'art. 36, comma 3» del Codice della strada e che dall'assenza

della specifica direttiva ministeriale prevista dal comma 6 «non deriva l'inesistenza né l'inapplicabilità dell'istituto del PTVE». Il Ministero ha ulteriormente precisato che la Provincia può procedere alla formazione e all'adozione del piano facendo riferimento alla normativa vigente e alle norme tecniche applicabili, richiamando, tra l'altro, il D.M. 5 novembre 2001 e il D.M. 19 aprile 2006, e ha concluso in termini inequivoci che «l'attuale quadro normativo non abroga né sospende l'obbligo previsto al comma 3».

Lo stesso Ministero, rispondendo specificamente alla questione degli effetti della mancata emanazione delle direttive, ha poi ulteriormente chiarito che dal combinato disposto dei commi 3 e 6 dell'art. 36 del Codice della strada deriva che tale omissione ministeriale «non priva di efficacia la norma primaria né sospende i doveri di gestione e pianificazione della viabilità in capo alle Province». Non siamo quindi più in presenza di una mera diversa interpretazione sostenuta da ALTVELOX, ma di un chiarimento scritto proveniente dalla Direzione Generale ministeriale competente, che esclude espressamente che l'assenza delle direttive possa essere trasformata nell'inesigibilità dell'obbligo stabilito dall'art. 36, comma 3.

Anche il Servizio Polizia Stradale del Dipartimento della Pubblica Sicurezza, nel proprio formale riscontro sulla disciplina dell'art. 36, ha ricostruito il sistema normativo riconoscendo che la competenza primaria per il Piano del Traffico per la Viabilità Extraurbana appartiene alle Province e che è l'amministrazione provinciale a redigere, adottare e attuare il relativo strumento di pianificazione. Nel medesimo riscontro è stato inoltre chiarito che, pur non spettando alla Polizia Stradale alcun potere di redazione, approvazione o modifica del piano, quando venga acquisita conoscenza della mancata adozione di uno degli strumenti di pianificazione previsti dall'art. 36 assume rilievo il rapporto informativo con la Prefettura territorialmente competente, affinché possa essere esercitato il potere di segnalazione previsto dal comma 10.

La medesima nota del Servizio Polizia Stradale ricorda infatti che il Prefetto, in presenza dell'inadempimento dell'ente competente, ha l'onere di segnalare la circostanza al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tale profilo deve essere tenuto distinto dalla successiva fase sostitutiva, sulla quale lo stesso MIT ha segnalato la specifica criticità derivante dalla mancata istituzione dell'albo degli esperti, ma questa difficoltà non incide sull'esistenza dell'obbligo primario della Provincia e non trasforma in facoltativa la pianificazione prescritta dall'art. 36, comma 3.

La questione assume particolare significato proprio nella vicenda della S.P. n. 4. La Provincia di Rovigo non può, da un lato, esercitare le attribuzioni dell'ente proprietario della strada, rilasciare o concorrere al rilascio degli atti necessari all'installazione di una postazione fissa destinata all'accertamento automatico delle violazioni e partecipare alle determinazioni concernenti caratteristiche, sicurezza e regolazione della medesima

infrastruttura e, dall'altro, continuare a considerare non esigibile lo strumento generale di pianificazione della viabilità extraurbana che la legge pone direttamente a suo carico.

L'assenza del PTVE non viene qui prospettata, in via automatica e senza ulteriori accertamenti, quale autonoma causa di invalidità del decreto prefettizio o della singola postazione. Essa costituisce però una circostanza amministrativa oggettivamente rilevante, che impone alla Provincia di chiarire con quali atti programmatori, analisi dei flussi, valutazioni della sicurezza, ricognizioni delle caratteristiche della rete e criteri di pianificazione abbia esercitato le proprie competenze sulla S.P. n. 4 e abbia eventualmente espresso assensi sull'installazione in esame, soprattutto dopo che il Ministero competente ha definitivamente escluso che la mancata emanazione delle direttive possa giustificare la perdurante mancata adozione del piano.

Per tali motivi, **ALTVELOX INVITA E DIFFIDA** la Provincia di Rovigo a comunicare espressamente se il Piano del Traffico per la Viabilità Extraurbana previsto dall'art. 36, comma 3, sia stato nel frattempo redatto o adottato e, in caso positivo, a trasmetterne integralmente gli atti di adozione, gli elaborati e gli aggiornamenti; in caso negativo, a indicare quale sia oggi, dopo il formale chiarimento del MIT del 1° ottobre 2026, la base normativa sulla quale l'Ente ritenga ancora di poter omettere un adempimento che il Ministero afferma discendere direttamente dalla norma primaria e non essere sospeso dalla mancata emanazione delle direttive.

Si chiede inoltre al Prefetto di Rovigo, qualora venga confermata la mancata adozione del PTVE, di prendere formalmente atto della situazione e di comunicare quali determinazioni intenda assumere nell'ambito delle attribuzioni di cui all'art. 36, comma 10, del Codice della strada, tenuto conto che la questione non può più essere ricondotta all'asserita impossibilità di predisporre il piano per mancanza delle direttive ministeriali, tesi ormai espressamente esclusa dalla Direzione Generale per la Sicurezza Stradale e l'Autotrasporto.

In altri termini, dal 1° ottobre 2026 non è più sostenibile, senza confrontarsi espressamente con il riscontro del MIT, una motivazione della mancata adozione del PTVE fondata sulla sola assenza delle direttive ministeriali: il Ministero ha dichiarato per iscritto che quelle direttive non sospendono l'obbligo legislativo gravante sulle Province.

Contestualmente, ai sensi degli artt. 22 e seguenti della legge n. 241/1990 e, per quanto applicabile, dell'art. 5, comma 2, del d.lgs. n. 33/2013, si rinnova e si estende ai destinatari della presente la richiesta di accesso e trasmissione integrale dei documenti già formati o stabilmente detenuti relativi alla postazione. In particolare devono essere trasmessi la domanda comunale prot. n. 8378/2024 completa di allegati; il decreto prefettizio n. 36642 del 4 luglio 2025 con l'intero fascicolo istruttorio relativo al tratto; i pareri e le comunicazioni della Polizia Stradale e della Provincia; i verbali dei

sopralluoghi; la classificazione amministrativa, tecnica e funzionale della S.P. n. 4 nel tratto interessato; le sezioni stradali e i rilievi dimensionali delle banchine; gli atti relativi alla delimitazione del centro abitato; il provvedimento istitutivo del limite di 70 km/h con la relativa istruttoria tecnica; i dati di incidentalità utilizzati dal Prefetto, riferiti al periodo considerato e corredati, ove esistenti, delle cause attribuite ai singoli sinistri; le rilevazioni delle velocità operative; gli atti relativi all'impossibilità o difficoltà della contestazione immediata; il progetto dell'installazione e i nulla osta dell'ente proprietario; l'offerta AS2 n. 134/2025 nella versione integrale e i successivi atti di esecuzione del rapporto.

Con specifico riferimento al dispositivo devono essere trasmessi il produttore, la denominazione commerciale, il modello e la matricola dell'esemplare concretamente installato, il decreto di approvazione, il decreto di omologazione ove esistente, l'esatta voce dell'Allegato B al D.M. n. 125/2026 eventualmente invocata, la dichiarazione di conformità del singolo esemplare al prototipo, l'eventuale censimento sulla piattaforma ministeriale, il certificato di taratura iniziale, il verbale della verifica iniziale di funzionalità, il verbale di installazione e collaudo, il manuale d'uso applicabile alla configurazione installata e ogni successiva verifica o intervento tecnico.

Le richieste sono formulate in relazione alle competenze e ai fascicoli detenuti dalle singole Amministrazioni e non comportano la formazione di certificazioni, relazioni, attestazioni o nuovi documenti. Qualora uno dei documenti indicati non sia mai stato formato, non sia stato acquisito oppure non sia detenuto dall'Amministrazione destinataria, si chiede che tale circostanza venga dichiarata espressamente con riferimento alla specifica voce richiesta, evitando riscontri generici che non consentano di ricostruire l'istruttoria effettivamente svolta.

Tenuto conto che l'attivazione della postazione risulta annunciata per il 15 ottobre 2026, si richiede un riscontro immediato, e comunque entro quarantotto ore dal ricevimento della presente, circa la sospensione o prosecuzione dell'utilizzo del dispositivo e circa le verifiche disposte da ciascuna Amministrazione. L'accesso documentale dovrà essere definito nei termini previsti dalla legge, ferma l'urgenza della trasmissione degli atti tecnici essenziali già disponibili in formato digitale.

La presente viene trasmessa anche alla Procura della Repubblica di Rovigo affinché possa essere valutata, unitamente alla documentazione allegata, nell'ambito del procedimento già comunicato all'Associazione. Il richiamo all'iscrizione a Mod. 45 comunicata dalla Procura non contiene alcuna anticipazione di responsabilità individuali, ma rende necessario cristallizzare documentalmente la circostanza che l'attivazione dell'impianto viene annunciata dopo reiterate contestazioni formali sulla completezza dell'istruttoria, sui requisiti della strada e sul titolo tecnico dell'apparecchiatura.

In difetto di sospensione e di puntuale verifica preventiva con comunicazione a codesta associazione, ogni successivo utilizzo sanzionatorio della postazione e ogni conseguenza amministrativa, contabile o patrimoniale che ne dovesse derivare saranno sottoposti alle Autorità competenti unitamente alla presente diffida e alla documentazione già acquisita, affinché siano accertate le condotte e le determinazioni effettivamente assunte da ciascun ufficio nell'ambito delle rispettive competenze.

Roma, 15 ottobre 2026

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