

# CITTA' DI CARLENTINI

Libero Consorzio di Siracusa

## COMANDO DI POLIZIA MUNICIPALE



Servizi di noleggio di dispositivi omologati, da utilizzarsi in sede fissa e temporanea, per il rilevamento in modalità istantanea e automatica delle violazioni ai limiti massimi di velocità previsti dall'art. 142 del C.D.S., e di Gestione dei Procedimenti Sanzionatori, mediante l'utilizzo di un software gestionale, compresi i Servizi Accessori.

## RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA

Carlentini, li 02.OTT.2019

**IL R.U.P.**

F.to *Mariella Marino*

**Il Supporto Tecnico al R.U.P.**

F.to *Geom. Santi Di Stefano*

**IL CAPO AREA VI  
Polizia Municipale**

F.to *Magg. Sebastiano Barone*

# CITTA' DI CARLENTINI

(Provincia di Siracusa)

## COMANDO POLIZIA MUNICIPALE



Servizi di noleggio di dispositivi omologati, da utilizzarsi in sede fissa e temporanea, per il rilevamento in modalità istantanea e automatica delle violazioni ai limiti massimi di velocità previsti dall'art. 142 del C.D.S., e di Gestione dei Procedimenti Sanzionatori, mediante l'utilizzo di un software gestionale, compresi i Servizi Accessori.

## RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA

La sicurezza stradale rappresenta uno dei principali Target che l'Amministrazione Comunale di Carlentini, intende perseguire nei prossimi anni, volto ad incrementare nel guidatore la consapevolezza della velocità (soprattutto di quelle elevate in ambito extraurbano).

Proprio l'eccesso di velocità rimane una delle principali cause di incidentalità, per questo è necessario sensibilizzare gli automobilisti sulla sicurezza stradale e promuovere una cultura della guida sicura, attraverso l'educazione a comportamenti più sicuri e responsabili d'altra parte, è anche necessario adottare strumenti persuasivi e di controllo per verificare e incentivare il rispetto delle regole.

I limiti di velocità sono fissati dal Codice della Strada (art. 142) e distinti sulla base della classificazione amministrativa delle strade e della categoria di appartenenza del veicolo. Ciò nonostante, alcune buone abitudini, come quella di rispettare tali limiti, non riescono proprio ad attecchire nel nostro paese. Per questo motivo è richiesto un dispiego non indifferente di forze dell'ordine atte a garantire la sicurezza sulle strade anche attraverso l'utilizzo di sistemi di rilevazione delle infrazioni all'art. 142 del Codice della Strada.

Il dibattito tra sostenitori e osteggiatori di questi sistemi è, ancora aperto, tuttavia, le statistiche in scala nazionale, dimostrano che nelle aree in cui sono attivi questi sistemi si è registrata una riduzione della velocità media delle auto, della percentuale dei veicoli che superano i limiti stabiliti dal Codice della Strada, dal numero di incidenti e, soprattutto, del numero di morti e feriti.

**DATI ISTAT SUGLI INCIDENTI STRADALI NEL 2018** - Nel 2018 sono stati 172.344 gli incidenti stradali con lesioni a persone in Italia, in calo rispetto al 2017 (-1,5%), con 3.325 vittime (morti entro 30 giorni dall'evento) e 242.621 feriti (-1,7%).

Il numero dei morti torna a diminuire rispetto al 2017 (-53 unità, pari a -1,6%) dopo l'aumento registrato lo scorso anno.

Tra le vittime risultano in aumento i pedoni (609, +1,5%), i ciclomotoristi (108, +17,4%) e gli occupanti di autocarri (188, +15,3%). Sono in diminuzione, invece, i motociclisti (685, -6,8%), i ciclisti (219, -13,8%) e gli automobilisti (1.420, -3,0%).

Sebbene il numero dei morti sia complessivamente in diminuzione, aumentano le vittime sulle autostrade - da 296 nel 2017 a 327 nel 2018, +10,5%. Il numero degli incidenti con esito mortale sulle autostrade rimane comunque sostanzialmente invariato - da 253 a 255 tra il 2017 e il 2018. Sulle strade extraurbane e urbane le vittime diminuiscono (rispettivamente 1.596, -1,2% e 1.402, -4,4%).

Nell'Unione europea, il numero delle vittime di incidenti stradali diminuisce nel 2018, seppure in misura contenuta (-1% rispetto al 2017): complessivamente, sono state poco più di 25mila contro 25.321 del 2017. Nel confronto tra il 2018 e il 2010 (anno di benchmark per la sicurezza stradale) i decessi si riducono del 21% in Europa e del 19,2% in Italia. Ogni milione di abitanti, nel 2018 si contano 49,1 morti per incidente stradale nella Ue28 e 55,0 nel nostro Paese, che sale dal 18° al 16° posto della graduatoria europea.

Gli incidenti derivano soprattutto da comportamenti errati. Tra i più frequenti si confermano la distrazione alla guida, il mancato rispetto della precedenza **e soprattutto la velocità**

**troppo elevata (nel complesso il 40,8% dei casi).** Le violazioni al Codice della Strada risultano in diminuzione rispetto al 2017; le più sanzionate sono l'inosservanza della segnaletica, il mancato utilizzo di dispositivi di sicurezza a bordo e l'uso del telefono cellulare alla guida; in diminuzione le contravvenzioni per eccesso di velocità.

Nel 2018 le prime iscrizioni di veicoli aumentano solo dell'1% rispetto all'anno precedente mentre il parco veicolare cresce dell'1,3%. Le percorrenze autostradali sui circa seimila chilometri della rete in concessione mostrano una sostanziale stabilità (+0,4%), con un aumento del 2,3% rispetto al 2017 solo per i veicoli pesanti, con oltre 84 miliardi di km percorsi.

Non bisogna ora abbassare la guardia e investire sempre di più in formazione ed infrastruttura, **consapevoli che 1 euro speso in sicurezza stradale ne frutta 20 in risparmio di spesa sociale e che è possibile evitare 1 incidente mortale su 3 con investimenti finalizzati alla sicurezza.**

**STRADE E MOBILITA'** - Proprio allo scopo di migliorare le statistiche sull'incidentalità stradale l'Istat ha stipulato un protocollo di intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dell'Interno, il Ministero della Difesa, le Regioni e province autonome, l'Unione delle province e l'Associazione Nazionale dei Comuni d'Italia, grazie a questa rafforzata collaborazione interistituzionale sarà possibile fornire un quadro conoscitivo sempre più aggiornato ed esaustivo.

**GESTIONE DELLA SICUREZZA STRADALE** - Elaborare strategie, piani e obiettivi di sicurezza stradale a livello nazionale, sorretti da attività di raccolta dati e di ricerca, che consentano di studiare le misure più adeguate e di monitorarne l'implementazione e l'efficacia. Incrementare la sicurezza delle reti viarie a tutela di tutti gli utenti della strada, in particolare di quelli più deboli (pedoni, ciclisti e disabili), tramite una valutazione metodica delle infrastrutture e una maggiore attenzione alla sicurezza nelle fasi di pianificazione, progettazione, costruzione e gestione.

**VEICOLI** - Favorire l'adozione universale delle avanzate tecnologie disponibili per la sicurezza attiva e passiva dei veicoli, attraverso l'armonizzazione di standar globali, programmi di informazione per i consumatori ed incentivi per accelerare la diffusione dei dispositivi in grado di prevenire gli incidenti.

**UTENTI DELLA STRADA** - Sviluppare programmi per migliorare il comportamento degli utenti della strada. Sollecitare il rispetto delle leggi con nuove azioni formative e campagne di sensibilizzazione sulle cinture di sicurezza, i caschi per i conducenti, la guida in stato di ebbrezza e il superamento dei limiti di velocità.

**GESTIONE POST INCIDENTI** - Migliorare la risposta alle emergenze post-incidente e la capacità dei sistemi sanitari e parasanitari di fornire alle vittime della strada cure efficaci e periodici di riabilitazione più adeguati.

**GLI MAUTOVELOX RIDUCONO LA MORTALITA' SULLE STRADE** - Gli strumenti per la rilevazione delle infrazioni ai limiti di velocità, anche se non piacciono agli automobilisti

perché puniti, in realtà sono preventivi, perché contribuiscono a ridurre il numero degli incidenti stradali. Di conseguenza, si riduce anche il numero di feriti e morti. Gli autovelox installati in zone di ambito urbano sono molto efficaci per ridurre gli incidenti, e di conseguenza, il numero di feriti e di veicoli coinvolti, dichiarano i ricercatori spagnoli, coordinati da Catherine Perez (Agenzia de Salud Publica de Barcelona), hanno riconosciuto che tutti gli studi analizzati, concordano sull'efficacia di tali strumenti per ridurre le lesioni derivanti da incidenti stradali, nonostante tali studi siano stati elaborati con diverse metodologie. E ciò che è ancora più importante, l'utilizzo di tali strumenti sta contribuendo a un cambio culturale e di mentalità verso una guida più responsabile e meno veloce.

Secondo le stime dell'Organizzazione Mondiale della Salute, fra 10 anni, gli incidenti stradali passeranno dal nono al terzo nel ranking mondiale delle cause di malati con più alta percentuale d'invalidità. La prevenzione delle lesioni provocate da incidenti stradali è un tema di salute pubblica di portata mondiale. Qualunque misura destinata a ridurre la velocità sulle strade è fondamentale per ridurre il numero degli incidenti e l'utilizzo degli autovelox è una di queste, dichiarano gli autori dello studio.



Ogni anno in tutto il mondo muoiono circa 1,2 milioni di persone e circa 50 milioni di persone riportano feriti o conseguenze dovute agli incidenti stradali. L'incidentalità è, inoltre, la principale causa di mortalità fra le persone con un'età inferiore ai 44 anni. Lo studio ha dimostrato una riduzione tra il 9% e il 35% dell'incidentalità, non solo in prossimità degli strumenti, ma in tutta la zona interessata. Tale

studio dimostra quindi, come utilizzo diffuso degli autovelox (fissi o mobili) sulla rete stradale, comporta una riduzione costante sulla velocità media dei veicoli e sull'indice dell'incidentalità con effetti significativi in tutta la zona interessata.



**S.S. 194 (RAGUSA)**

## COMPORTAMENTI ALLA GUIDA

Si è dimostrato che il comportamento tipico dell'automobilista è quello di frenare quando si avvicina ad un autovelox, per poi non rispettare i limiti di velocità in assenza di tali strumenti. Anche i nuovi strumenti di rilevazione della velocità media (Tutor), sono una soluzione a questo problema, dal momento in cui possono condizionare positivamente il comportamento dell'automobilista non solo per uno spazio di tempo limitato.

L'uso di strumenti (autovelox), che possa contribuire alla riduzione della velocità stradale, ad esempio, in varie città europee, è nata la "Zona 30". Questa proposta stabilisce appunto un limite di velocità di 30 km/h in certe aree urbane, avendo, quindi, conseguenze significative sulla diminuzione delle lesioni ai pedoni in caso d'incidente. Fra queste proposte rientrano anche i "PhotoRed" o i Sistemi di Videosorveglianza Cittadina, che possono ridurre gli incidenti e, allo stesso tempo, tutelare i pedoni.



**LA VELOCITA' UCCIDE**  
**In un impatto frontale a 38**  
**Km/h il rischio di riportare**  
**lesioni è del 50%**

Secondo gli esperti, i fattori che spingono l'automobilista ad oltrepassare i limiti sono di diverso tipo: sociologici, psicologici e addirittura fisiologici. Secondo diversi studi sulla velocità alla guida, un 49% degli automobilisti pensa che gli eccessi di velocità si producono per mero piacere, anche se sono pochi a riconoscere di averlo fatto personalmente. La maggior parte di essi, dichiara che lo stato delle strade, le condizioni della propria auto o le proprie abilità alla guida lo permettono. Soltanto l'11% dichiara di non rispettare i limiti di esigenza. La velocità, inoltre, non ha una connotazione negativa nella società, come succede con l'alcool, e questo è dovuto al fatto che le sue conseguenze non si conoscono sufficientemente.

La realtà è che, secondo diversi studi, gli automobilisti tendono molto spesso ad oltrepassare i limiti di velocità, soprattutto su quelle strade che si prestano a premere l'acceleratore. Uno studio realizzato dal Dipartimento dei Trasporti del Regno Unito sulle lesioni causate dalla velocità evidenzia che uno scontro frontale a 48 Km/h risulta mortale per il 3% degli automobilisti. Raddoppiando la velocità la percentuale sale vertiginosamente al 92%.

Per tutti i motivi sopra richiamati, l'Amministrazione Comunale di Carlentini con propria Delibera G.M. n. 141 del 21/12/2018, ha deliberato la volontà di installare strumenti di controllo, finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni alle norme di comportamento di cui agli artt. 142 e 148 del Codice della Strada, lungo la S.S. 194 (Ragusana) al Km 18,300 in entrambe le corsie di marcia, dapprima in fase sperimentale per un periodo limitato di tempo, ai fini dell'acquisizione di dati statistici occorrenti per l'indizione di una procedura aperta che affidi il servizio per un periodo di almeno quattro anni.

Dopo aver acquisito i dati statistici occorrenti a seguito di un affidamento in fase sperimentale per quattro mesi, il Capo Area VI, Comandante di Polizia Municipale di Carlentini, ha dato incarico alla sottoscritta in veste di R.U.P. di predisporre con il Supporto Tecnico al R.U.P., un adeguato progetto per l'affidamento dei Servizi di noleggio di dispositivi omologati, da utilizzarsi in sede fissa e temporanea, per il rilevamento in modalità istantanea e automatica delle violazioni ai limiti massimi di velocità previsti dall'art. 142 del C.D.S., di Gestione dei Procedimenti Sanzionatori, mediante l'utilizzo di un software gestionale, e dei Servizi Accessori, per un periodo pari ad anni 4 (quattro).

Inoltre, proprio per quanto sopra esposto, l'Amministrazione vuole intraprendere una adeguata operazione di prevenzione anche su alcune strade urbane ad alta intensità di traffico, ove periodicamente avvengono degli incidenti che coinvolgono sia automobili che motocicli, causati dall'alta velocità tenuta in questi tratti di strade urbane, con serio pericolo per i pedoni e soprattutto per i bambini che percorrono dette strade per raggiungere gli istituti scolastici.

L'appalto in oggetto in ossequio alla volontà espressa dall'Amministrazione Comunale e alle disposizioni impartite dal Comandante della Polizia Municipale, prevede l'affidamento di tre distinte categorie di servizi e precisamente:

- a) Servizi di Noleggio di strumenti di rilevamento elettronico delle infrazioni al Codice della Strada sia in sede fissa che in sede temporanea e precisamente :
  - 1. installazione, manutenzione ordinaria e straordinaria, di uno strumento omologato, in postazione fissa, per il rilevamento in modalità istantanea e automatica delle violazioni ai limiti massimi di velocità previsti dall'art. 142 del C.D.S., da installare nel territorio del Comune di Carlentini, al fine di monitorare il tratto di strada S.S. 194 (Ragusa) al Km 18,300 in entrambi i sensi di marcia, già autorizzato con Decreto Prefettizio prot. n. 311/P/2002 del 04.11.2002;
  - 2. fornitura per la durata dell'appalto, manutenzione ordinaria e straordinaria, compreso il supporto operativo tecnico specializzato, di uno strumento omologato, da installare in postazione temporanea presidiata ai sensi dell'art. 3 parte III della Direttiva del Ministero degli Interni (cd. Direttiva Minniti), per il controllo elettronico della velocità, per il monitoraggio di tratti stradali urbani senza alcuna preventiva autorizzazione di terzi (Prefettura, Ente proprietario ecc) compreso la segnaletica mobile occorrente per l'opportuna segnalazione e visibilità della postazione (Parere Ministero Infrastrutture e Trasporti nr. 3920 del 03.07.12 e nr. 1561 del 13.03.201), con esonero della contestazione immediata dell'infrazione ai sensi dell'art. 201 comma 1bis lettera e).
- b) Servizi di Gestione dei procedimenti sanzionatori, mediante l'utilizzo di un software gestionale per l'espletamento del servizio di gestione delle infrazioni al Codice della Strada ai sensi dell'art. 142, messo a disposizione presso il Comando di P.M. nelle postazioni occorrenti, predisposte dall'affidatario;
- c) Servizi Accessori per la Gestione del Contenzioso, mediante la predisposizione delle controdeduzioni per i ricorsi promossi dagli utenti della strada innanzi al Prefetto o al Giudice di Pace, e per il supporto al recupero coattivo delle somme non oblate nei modi e nei termini previsti dal C.d.S..

Per quanto riguarda gli strumenti di rilevamento elettronico delle infrazioni al Codice della Strada, le caratteristiche minime occorrenti sono meglio indicate nel Capitolato D'Oneri, così come nello stesso Capitolato sono indicate dettagliatamente tutte le caratteristiche, gli oneri e le condizioni relative ai servizi di gestione del ciclo sanzionatorio e ai servizi accessori.

## **RIFERIMENTI NORMATIVI**

In base alla normativa, l'impiego delle postazioni fisse e temporanee di rilevamento per il controllo e il sanzionamento differito delle infrazioni legate all'accesso di velocità, senza quindi la presenza degli operatori di Polizia, rappresenta uno strumento utilizzabile solo su alcune tipologie di strade ed in presenza di determinate condizioni. L'art. 201, comma 1-bis del Nuovo Codice della Strada elenca sotto le lettere da a) a g)-bis), i casi in cui non è necessaria la contestazione immediata della violazione, e il comma 1-ter che prevede che per i casi sotto le lettere b), f) e g) non è necessaria la presenza degli Organi di Polizia Stradale qualora l'accertamento avvenga mediante rilievo con apposite apparecchiature debitamente omologate, e tra questi le violazioni degli artt. 142 e 146, comma 3, del Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni. L'art. 201, comma 1-bis lettere e) del Codice della Strada identifica i presupposti, in presenza dei quali è possibile effettuare la contestazione differita della violazione alle norme della circolazione.

Anche le tecnologie, a loro volta necessitano il rispetto dei vincoli e omologazioni identificati sia dal Nuovo Codice della Strada, sia da successivi Decreti Legge appositamente emanati al fine di regolamentare l'evoluzione tecnologica. nello specifico, la normativa di cui occorre tenere conto nell'acquisizione delle apparecchiature per il sanzionamento automatico delle violazioni alle norme della circolazione sono:

- l'art. 45 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 - Nuovo Codice della Strada, e successive modificazioni, che prevede, tra l'altro, l'approvazione o l'omologazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dei dispositivi atti all'accertamento ed al rilevamento automatico delle violazioni alle norme della circolazione;
- l'art. 192 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada, e successive modificazioni, che disciplina, tra l'altro, la procedura per conseguire l'approvazione o l'omologazione dei dispositivi per l'accertamento e il rilevamento automatico delle violazioni che i produttori di tali tecnologie devono seguire;
- l'art. 345 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, che fissa i requisiti generali delle apparecchiature e mezzi di accertamento della osservanza dei limiti di velocità;
- l'art. 201 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che disciplina la notificazione delle violazioni, come modificato dal Decreto Legge 27 giugno 2003, n. 151, convertito con modificazioni in legge 1° agosto 2003, n. 214, e dall'art. 36 della legge 29 luglio 2010, n. 120;
- Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 282 del 13 giugno 2017 pubblicato sulla GU il 31 luglio 2017 recante "Verifiche iniziali e periodiche di funzionalità e di taratura delle apparecchiature impiegate nell'accertamento delle violazioni dei limiti massimi di velocità, modalità di segnalazione delle postazioni di controllo sulla rete stradale.



## CONCLUSIONI:

Le ricerche dimostrano il chiaro rapporto tra velocità e incidentalità, il numero di morti in incidenti causati dall'accesso di velocità si raddoppia rispetto agli incidenti dove questo fattore non è presente e la gravità delle lesioni provocate risulta maggiore, indipendentemente dal tipo di strada, gli incidenti più gravi si verificano maggiormente su strade a scorrimento veloce.

Gli automobilisti ammettono di ridurre significativamente la velocità in presenza di strumenti di rilevazione delle infrazioni. Per questo sarebbe molto efficace il posizionamento di tali strumenti su punti ad alto tasso d'incidentalità della rete stradale. Questi strumenti di fondamentale importanza strategica nell'ambito di un progetto di Sicurezza Stradale focalizzato alla riduzione del numero di vittime mortali.

Il controllo della velocità sarà effettuato, nel rispetto delle norme del C.d.S. a tutela dell'automobilista, con strumenti omologati dal Ministero competente e tramite il locale Comando di Polizia Municipale.

Pertanto, alla luce di quanto riportato nella presente relazione e dall'analisi dei fattori di rischio, si evidenzia la positività dell'applicazione degli strumenti in oggetto mediante l'affidamento degli stessi servizi ad un'Azienda, che garantisca il perseguimento di fini pubblici superiori quali quello della sicurezza stradale e non del profitto, consentendo a questa Amministrazione la possibilità al termine dell'appalto di raggiungere l'obiettivo primario che è quello di una immediata diminuzione della velocità in ambito extraurbano e conseguente contenimento significativo dell'indice di mortalità.

Per le caratteristiche economiche relative all'appalto in oggetto si rimanda agli allegati progettuali denominati "Calcolo Analitico del valore dell'Appalto" e "Quadro Economico".

Carlentini lì, **02.OTT.2019**

**IL Supporto al R.U.P.**

**F.to geom. Santi Di Stefano**

*Firma autografa sostitutiva a mezzo stampa  
ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 3, c.2 del D. Lgs.39/93*

**IL R.U.P.**

**F.to Mariella Marino**

*Firma autografa sostitutiva a mezzo stampa  
ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 3, c.2 del D. Lgs.39/93*