

# **L'accertamento così detto “da remoto” delle infrazioni al Codice della strada**

Attilio Carnabuci

Avvocato. Vice Prefetto Aggiunto

**SOMMARIO:** 1. Premessa. – 2. Individuazione dei tratti di strada sui quali è possibile l'installazione e l'utilizzazione dei dispositivi e dei mezzi tecnici di controllo. - 3. L'accertamento “da remoto” dell'infrazione ed il principio generale della contestazione immediata degli illeciti in materia di circolazione stradale. Aspetti problematici

## *1. Premessa*

L'art. 4, comma 1, D.L. 20 giugno 2002, n. 121, recante disposizioni urgenti per garantire la sicurezza nella circolazione stradale, come convertito e modificato dalla L. 1 agosto 2002, n. 168, consente l'impiego dei dispositivi e dei mezzi tecnici di controllo così detto “da remoto” del traffico. L'impiego di tali strumenti è finalizzato al rilevamento a distanza delle violazioni delle norme di comportamento di cui agli artt. 142 (concernente il superamento dei limiti di velocità), 148 (contemplante l'inosservanza del divieto di sorpasso) e 176 (relativo a tutta una serie di comportamenti illeciti durante la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali) del Codice della strada, sulle autostrade, sulle strade extraurbane e sulle altre strade individuate con decreto dal Prefetto<sup>1</sup>.

Il Ministero dell'Interno, con Circolare in data 2 ottobre 2002, n. 300/A/1/54585/101/3/3/9, ha evidenziato che la norma in questione “intende riferirsi sia all'impiego di dispositivi o mezzi tecnici di controllo che rilevano l'infrazione quando il

---

<sup>1</sup> Si riporta di seguito il testo dell'art. 4, comma 1, D.L. 20 giugno 2002, n. 121, coordinato con la Legge di conversione 1 agosto 2002, n. 168: “Sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali di cui all'articolo 2, comma 2, lettere A e B, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, gli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, comma 1, del medesimo decreto legislativo, secondo le direttive fornite dal Ministero dell'interno, sentito il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, possono utilizzare o installare dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico, di cui viene data informazione agli automobilisti, finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni alle norme di comportamento di cui agli articoli 142 e 148 e 176 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni. I predetti dispositivi o mezzi tecnici di controllo possono essere altresì utilizzati o installati sulle strade di cui all'articolo 2, comma 2, lettere C e D, del citato decreto legislativo, ovvero su singoli tratti di esse, individuati con apposito decreto del prefetto ai sensi del comma 2.”.

veicolo è già transitato e che sono presidiati durante il funzionamento da un organo di polizia stradale, sia l'impiego di strumenti che automaticamente, senza neppure la presenza dell'operatore di polizia, registrano l'infrazione e trasmettono i dati a distanza (controlli da remoto), ovvero che consentono l'accertamento in tempi successivi sulla base delle immagini raccolte". D'altra parte, ad avviso del citato Dicastero, l'individuazione dei predetti tratti di strade con provvedimento del Prefetto non limita la possibilità per gli organi di polizia stradale "di procedere in qualsiasi luogo al controllo della velocità secondo gli ordinari moduli operativi, che prevedono il fermo del veicolo e la relativa contestazione immediata, ovvero, se questa è impossibile, la notificazione successiva del verbale di contestazione della violazione, commessa alla presenza dei citati soggetti, nel quale saranno adeguatamente indicati i motivi che non hanno consentito il fermo del veicolo e la contestazione al trasgressore".

## *2. Individuazione dei tratti di strada sui quali è possibile l'installazione e l'utilizzazione dei dispositivi e dei mezzi tecnici di controllo*

La *ratio* dell'art. 4 D.L. 20 giugno 2002, n. 121 è, essenzialmente, quella di promuovere un ampio utilizzo delle tecnologie al fine di garantire la sicurezza della circolazione stradale, di ridurre i rischi per l'incolumità degli utenti e la frequenza degli incidenti sulle strade. D'altra parte, ai sensi del comma 2 del menzionato articolo, l'individuazione dei tratti di strada sui quali l'installazione e l'utilizzazione dei dispositivi e dei mezzi tecnici di controllo sono possibili è intimamente collegata alla sussistenza di due fondamentali parametri di valutazione: 1) un elevato livello di sinistrosità sul tratto di strada; 2) la documentata impossibilità (o anche la semplice difficoltà, purché oggettiva) di procedere alla contestazione immediata sulla base delle condizioni piano-altimetriche e di traffico<sup>2</sup>.

Per quel che concerne il primo dei due parametri di valutazione sopra indicati, il Ministero dell'Interno, nella già richiamata Circolare del 2 ottobre 2002, ha sottolineato l'esigenza di compiere, per ciascun tratto di strada che si richiede di sottoporre a controllo, "un'accurata analisi del numero, della tipologia e, soprattutto, delle cause degli incidenti stradali che vi si sono verificati nel quinquennio precedente". Infatti, "secondo la previsione normativa, l'impiego delle tecnologie di controllo del traffico, di cui in argomento, è giustificato solo dalla gravità del fenomeno infortunistico rilevato sul tratto di strada, riconducibile nelle sue cause a quei comportamenti per i quali è

---

<sup>2</sup> Recita il comma 2 dell'art. 4 del D.L. decreto-legge 20 giugno 2002, n. 121, coordinato con la legge di conversione 1 agosto 2002, n. 168: "Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, il prefetto, sentiti gli organi di polizia stradale competenti per territorio e su conforme parere degli enti proprietari, individua le strade, diverse dalle autostrade o dalle strade extraurbane principali, di cui al comma 1, ovvero singoli tratti di esse, tenendo conto del tasso di incidentalità, delle condizioni strutturali, piano-altimetriche e di traffico per le quali non è possibile il fermo di un veicolo senza recare pregiudizio alla sicurezza della circolazione, alla fluidità del traffico o all'incolumità degli agenti operanti e dei soggetti controllati. La medesima procedura si applica anche per le successive integrazioni o modifiche dell'elenco delle strade di cui al precedente periodo."

possibile l'utilizzo dei citati dispositivi e mezzi tecnici di controllo, cioè l'eccesso di velocità e la violazione delle norme sul sorpasso”.

In ordine al secondo parametro, è stato evidenziato che “i fattori elencati nella norma (condizioni piano-altimetriche e di traffico) hanno carattere tassativo ed impediscono di prendere in considerazione situazioni ambientali diverse o altre esigenze, pur astrattamente rilevanti ai fini della definizione dell'impossibilità di fermo dei veicoli”<sup>3</sup>.

### *3. L'accertamento “da remoto” dell'infrazione ed il principio generale della contestazione immediata degli illeciti in materia di circolazione stradale. Aspetti problematici*

Ai sensi dell'art. 201, comma 1 bis, cod. str., inserito dall'art. 4, comma 1, lett. b), del D.L. 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, nella L. 1 agosto 2003, n. 214, fermo restando il principio generale della contestazione immediata degli illeciti in materia di circolazione stradale, contenuto nell'art. 200, comma 1, cod. str., tale adempimento non è necessario, tra l'altro, nelle seguenti ipotesi, previste rispettivamente dalle lettere e) ed f):

- ◆ accertamento della violazione per mezzo di appositi apparecchi di rilevamento direttamente gestiti dagli organi di polizia stradale e nella loro disponibilità che consentono la determinazione dell'illecito in tempo successivo poiché il veicolo oggetto del rilievo è a distanza dal posto di accertamento o comunque nell'impossibilità di essere fermato in tempo utile o nei modi regolamentari ;

---

<sup>3</sup> Più precisamente: “Nella valutazione occorre aver riguardo innanzitutto alle condizioni piano-altimetriche del tratto interessato considerando, a titolo meramente esemplificativo e non esaustivo, i seguenti elementi che condizionano l'operatività della normale attività di vigilanza stradale:

- presenza di più corsie per ciascun senso di marcia, ovvero suddivisione della strada in carreggiate separate, anche in ambito urbano, in cui mancano spazi idonei per fermare i veicoli fuori della carreggiata o, comunque, in condizioni di sicurezza;
- situazioni in cui l'andamento della strada (curve) o il suo profilo altimetrico (dossi o cunette) limitano la visibilità e condizionano in modo negativo la possibilità di fermare e di fare sostare i veicoli dei trasgressori fuori della carreggiata o, comunque, in condizioni di sicurezza in corrispondenza del tratto di strada interessato e in quello immediatamente successivo;
- condizioni particolari di scarsa visibilità, legate, ad esempio, a fenomeni atmosferici ciclicamente ricorrenti (nebbia) che, in concomitanza con altri fattori ambientali o con le caratteristiche della strada (assenza di spazi idonei per effettuare il fermo del veicolo in condizioni di sicurezza), rendono difficile e pericolosa l'ordinaria attività di controllo”.

Inoltre, la presenza di un traffico molto intenso rende di per se stessa manifesta “la difficoltà in concreto di procedere al fermo dei veicoli anche su strade ad una sola corsia per senso di marcia, soprattutto se il tratto interessato non presenta spazi idonei per lo stazionamento dei veicoli pesanti fuori della carreggiata, o comunque in condizioni di sicurezza tali da evitare pericolo o intralcio per la sicurezza della circolazione”.

- ♦ accertamento effettuato con i dispositivi di cui all'art. 4 D.L. 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla L. 1 agosto 2002, n. 168, e successive modificazioni (ossia, come si è avuto modo di appurare nei paragrafi precedenti, con dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico, di cui viene data informazione agli automobilisti, finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni alle norme di comportamento di cui agli articoli 142, 148 e 176 cod. str.). I predetti dispositivi o mezzi tecnici di controllo possono essere utilizzati o installati, in particolare:
  - sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali;
  - sulle strade extraurbane secondarie ed urbane di quartiere, ovvero su singoli tratti di esse, individuati con apposito decreto del Prefetto.

Ai sensi del comma 1 ter dell'art. 201 cod. str., il sommario processo verbale dell'infrazione notificato agli interessati deve contenere anche l'indicazione dei motivi che hanno reso impossibile la contestazione immediata solo nei casi diversi da quelli di cui al comma 1 bis nei quali non è avvenuta la contestazione immediata.

Lo stesso comma 1 ter dell'art. 201 cod. str., dispone che, nel caso previsto alla lettera f) del comma 1 bis, non è necessaria la presenza degli organi di polizia qualora l'accertamento avvenga mediante rilievo con apposite apparecchiature debitamente omologate. Pertanto, la rilevazione mediante l'uso delle suddette apparecchiature e senza la presenza o il diretto intervento degli agenti preposti può essere effettuata esclusivamente sulle strade individuate all'art. 4 D.L. 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, in L. 1 agosto 2002, n. 168, e con le modalità ivi previste.

In effetti, si potrebbe essere indotti a ritenere che l'art. 201, comma 1 bis, lett. f), cod. str., così come formulato, facendo riferimento soltanto all'*“accertamento effettuato con i dispositivi di cui all'articolo 4 del decreto legge 20 giugno 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° agosto 2002, n. 168 ...”* abbia operato una tacita abrogazione delle parti del citato art. 4 D.L. n. 121 del 2002 non espressamente richiamate e, di conseguenza, consentito il rilevamento, con le modalità prescritte, su ogni tipologia di strada; tuttavia, ad un'analisi più accurata, tale interpretazione appare difficilmente condivisibile sul piano sistematico, in quanto è proprio nelle parti dell'art. 4 non espressamente richiamate - e che sembrerebbero essere state abrogate - che sono individuate le norme di comportamento la violazione delle quali può essere accertata e contestata con le modalità contemplate dal comma 1 ter dell'art. 201 cod. str. . Ne consegue che, rimanendo in vigore le menzionate disposizioni, il Prefetto conserva a tutt'oggi la competenza relativa alla individuazione delle strade, diverse dalle autostrade o dalle strade extraurbane principali ovvero di singoli tratti di esse, sui quali, utilizzando le apposite apparecchiature, è possibile procedere agli accertamenti, con le modalità previste dall'art. 201, comma 1 ter, cod. str., in assenza di organi di polizia.

Tale indirizzo, già peraltro affermato dal Ministero dell'Interno con Circolare del 26 gennaio 2005, n. 4, appare implicitamente supportato dalla Corte di Cassazione ed, in particolare, dalla sentenza della Sezione Civile II del 16 giugno 2006, n. 18066, secondo cui, alla luce dell'art. 4 D.L. 20 giugno 2002, n. 121, come modificato dalla Legge di conversione 1 agosto 2002, n. 168, l'utilizzo dei dispositivi che consentano il

rilevamento automatico delle infrazioni al Codice della strada “*al di fuori delle strade prese in considerazione*” è legittimo soltanto se accompagnato dall’obbligo della contestazione immediata.