



Articolo del 07/11/2002

Violazioni al codice della strada: installazione ed utilizzazione dei dispositivi di controllo

Una direttiva del Ministero dell'Interno - Dipartimento della Pubblica Sicurezza - del 2 ottobre 2002

**Ministero dell'interno - Dipartimento della P.S. -
Direzione Centrale per la Polizia Stradale, Ferroviaria, Postale, di Frontiera e dell'Immigrazione,
Circolare 2 ottobre 2002 (N. 300/A/1/54585/101/3/3/9)**

Direttive per l'individuazione delle strade sulle quali è possibile installare ed utilizzare i dispositivi ed i mezzi tecnici di controllo del traffico finalizzati al rilevamento a distanza delle violazioni.

Articolo 4 del decreto legge 20 giugno 2002, n.121, convertito e modificato dalla legge 1 agosto 2002, n.168.

L'articolo 4 del decreto legge 20 giugno 2002, n. 121, come convertito e modificato dalla legge 1 agosto 2002, n. 168, consente l'impiego dei dispositivi e dei mezzi tecnici di controllo del traffico finalizzato al rilevamento a distanza delle violazioni delle norme di comportamento di cui agli artt. 142 e 148 del Codice della Strada (d.leg.vo 30.4.1992, n. 285 e successive modificazioni ed integrazioni) sulle autostrade, sulle strade extraurbane e sulle altre strade individuate con decreto dal prefetto.

Per dare attuazione alla previsione normativa suindicata, acquisito il conforme parere del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con la circolare n. 300/A/1/54584/101/3/3/9 del 2 ottobre 2002 sono state fornite direttive operative generali, relative all'utilizzazione delle apparecchiature telematiche di controllo e di accertamento remoto delle violazioni.

Per completare l'attuazione delle disposizioni della norma e garantire la necessaria uniformità di valutazione nell'ambito del procedimento di individuazione delle aree, diverse dalle autostrade e dalle strade extraurbane principali, in cui è possibile utilizzare i citati dispositivi e mezzi tecnici di controllo di cui al comma 2 dell'articolo 4, si forniscono i seguenti indirizzi generali.

1. Ambito di competenza del prefetto

Sulle strade diverse dalle autostrade e dalle strade extraurbane principali, spetta al prefetto la determinazione dei tratti in cui è possibile l'attività di controllo remoto del traffico finalizzata all'accertamento delle violazioni sopra richiamate, sentiti gli organi di polizia stradale di cui all'art. 12, c.1, C.d.S., e su conforme parere degli enti proprietari delle strade.

La norma intende riferirsi sia all'impiego di dispositivi o mezzi tecnici di controllo che rilevano l'infrazione quando il 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.

L'individuazione di tali tratti di strade con provvedimento del prefetto non limita la possibilità, prevista per tutti i soggetti indicati dall'art.12, c.1, C.d.S. 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. Criteri per la determinazione dei tratti di strada in cui è possibile l'utilizzo di dispositivi e mezzi di controllo del traffico

Sulle strade diverse dalle autostrade e dalle strade extraurbane principali, la norma del citato articolo 4 disciplina l'attività di controllo, anche remoto, del traffico, finalizzata all'accertamento degli illeciti di cui agli artt. 142 e 148 C.d.S., legittimando la contestazione differita delle violazioni rilevate con i dispositivi ed i mezzi tecnici in argomento solo quando, sulla base di una valutazione preventiva compiuta dal prefetto, il tratto di strada sul quale i dispositivi possono essere collocati, manifesta un elevato tasso di incidentalità ed ha una conformazione plano-altimetrica, per la quale appare impossibile o particolarmente difficoltosa l'applicazione degli ordinari moduli operativi che prevedono il fermo del veicolo del trasgressore e l'immediata contestazione della violazione accertata.

La norma, che intende consentire un impiego diffuso della tecnologia, non con carattere di indiscriminata repressione, ma in modo da essere funzionale e coerente con l'obiettivo di ridurre drasticamente gli incidenti stradali, condiziona, perciò, l'individuazione dei tratti di strada sui quali è possibile l'installazione e l'utilizzazione dei dispositivi e dei mezzi tecnici di controllo, ancorandolo ai seguenti parametri:

- un elevato livello di incidentalità sul tratto di strada;
- la documentata impossibilità o difficoltà di procedere alla contestazione immediata sulla base delle condizioni plano-altimetriche e di traffico.

Quanto al primo parametro, si sottolinea 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 possibile l'utilizzo dei citati dispositivi e mezzi tecnici di controllo, cioè l'eccesso di velocità e la violazione delle norme sul sorpasso.

Quanto al secondo parametro di valutazione, è necessario preliminarmente evidenziare che i fattori elencati nella norma (condizioni plano-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.

Nella valutazione occorre aver riguardo innanzitutto alle condizioni plano-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.

Nella valutazione complessiva dei fattori che concorrono alla definizione del parametro in argomento dovranno essere considerate, inoltre, la composizione ed il volume di traffico sulla strada. Infatti, a titolo esemplificativo, la presenza di un traffico molto intenso e prevalentemente formato da veicoli pesanti rende 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.

3. Procedimento di individuazione ed emissione del decreto

Il procedimento di individuazione dei tratti di strada in cui è possibile il controllo, finalizzato all'accertamento a distanza delle violazioni, è avviato sulla base delle istanze presentate dagli organi di polizia stradale competenti per territorio, corredato dagli elementi valutativi di seguito indicati completati con il parere dell'ente proprietario o concessionario della strada.

3.1. Istanze degli organi di polizia stradale

Ciascuna istanza deve contenere almeno i seguenti elementi:

- localizzazione esatta del tratto interessato e descrizione accurata della sede stradale corredata da idonea documentazione fotografica e, ove possibile, da disegni, piantine o planimetrie;
- studio statistico della situazione infortunistica, facendo riferimento ai sinistri che si sono verificati negli ultimi 5 anni nel tratto o nelle immediate vicinanze con l'indicazione, per ciascun sinistro, delle presumibili cause e delle conseguenze alle persone o alle cose che ne sono derivate;
- analisi del traffico riferita ad almeno una giornata lavorativa;
- relazione conclusiva del responsabile dell'ufficio con la quale si illustrano le attività di polizia svolte sulla strada e le difficoltà correlate all'utilizzazione degli ordinari modelli operativi di controllo, senza recare pregiudizio alla sicurezza della circolazione, alla fluidità del traffico, o all'incolumità dei conducenti controllati e del personale operante.

3.2. Parere dell'ente proprietario o concessionario della strada

Il comma 2 dell'articolo 4 ha previsto che sulle istanze di individuazione dei tratti da sottoporre a controllo si debbano esprimere gli enti proprietari delle strade (ai sensi dell'art. 14, c.3 C.d.S. il parere è espresso, per le strade in concessione, dal concessionario).

Tale parere ha natura obbligatoria e vincolante ed ha per oggetto soltanto la compatibilità tecnica dell'installazione o dell'utilizzazione dei dispositivi ai fini della conservazione delle infrastrutture stradali e della tutela della fluidità del traffico e della sicurezza della circolazione.

Per facilitare l'attività istruttoria, soprattutto in fase di prima attuazione della disposizione, si evidenzia l'opportunità di avvalersi di strumenti più flessibili di comunicazione e di dialogo tra Amministrazioni, attraverso il ricorso a conferenze di servizi o a valutazioni collegiali con la creazione di gruppi misti di lavoro in cui, nel rispetto dell'autonomia di ciascun Ente, si possano far emergere e valorizzare le esigenze e le esperienze di ciascuno.

3.3. Emissione del decreto da parte del prefetto

In questa prima fase di applicazione si dovrà procedere ad una ricognizione complessiva di tutti i tratti interessati, che si deve concludere entro 90 giorni dall'entrata in vigore della legge. Tale termine, di carattere ordinatorio, rappresenta un impegno programmatico che serve soltanto a rafforzare il carattere d'urgenza della misura con la conseguenza che i provvedimenti emessi dal Prefetto nei primi 90 giorni di applicazione non pregiudicano la possibilità di una successiva ricognizione, più accurata, del territorio in funzione dell'esigenza di individuare altri tratti di strada da sottoporre a controllo remoto.

In analogia con quanto previsto dal comma 2 del citato articolo 4, la procedura per l'adozione di nuovi provvedimenti dovrà concludersi entro 90 giorni dall'istanza presentata dall'organo di polizia stradale.

4. Informazione all'utenza

I decreti con i quali vengono individuati i tratti di strada in cui è possibile l'installazione o l'utilizzazione dei dispositivi o dei mezzi tecnici di controllo devono essere portati a conoscenza degli utenti della strada con tutti gli strumenti di comunicazione disponibili.

IL MINISTRO