

Il controllo del superamento dei limiti di velocità e le postazioni di controllo

1. Premessa.

La sicurezza delle persone nella circolazione stradale rientra tra le finalità primarie di ordine non solo sociale ma anche economico perseguite dallo Stato. Le norme ed i provvedimenti attuativi del nuovo codice della strada si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare, migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio e migliorare la fluidità della circolazione. Al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali ed in relazione agli obiettivi ed agli indirizzi prefissati in sede di Commissione europea, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti definisce il "Piano nazionale per la sicurezza stradale": il Piano consiste in un sistema articolato di indirizzi, di misure per la promozione e l'incentivazione di piani e strumenti per migliorare i livelli di sicurezza da parte degli enti proprietari e gestori, di interventi infrastrutturali, di misure di prevenzione e controllo, di dispositivi normativi e organizzativi, finalizzati al miglioramento della sicurezza secondo gli obiettivi comunitari.

Nell'ultimo decennio il legislatore ha cercato di individuare gli strumenti più idonei per ridurre il numero di incidenti stradali e migliorare la sicurezza sulle strade, introducendo, negli anni, provvedimenti volti a contrastare condotte di guida non rispettose dei limiti di velocità.

La recente sentenza della Suprema Corte di Cassazione - sezione seconda civile - n. 21091 del 12 ottobre 2010, con la conseguente ondata mediatica probabilmente alquanto frettolosa nelle interpretazioni, fa tornare ancora una volta in discussione la possibilità per le forze di polizia di *collocare un dispositivo mobile di controllo della velocità*, su strade diverse da quelle preventivamente indicate nel decreto prefettizio, ex art. 4 della legge 1 agosto 2002 n. 168, e *senza effettuare la contestazione immediata della violazione*.

Le conseguenti pronunce degli organi giudiziari chiamati in causa (Tribunale di Locri - sezione distaccata di Siderno - e Corte di Cassazione) avverso il ricorso alimentano ancora una volta controversie e dubbi circa le modalità di verifica delle trasgressioni in questione da parte degli operatori di polizia preposti a tale compito.

L'uso di apparecchiature per il rilevamento della velocità su strade diverse da quelle indicate nel decreto del Prefetto, la mancata contestazione immediata della violazione accertata, la mancata omologazione dell'apparato utilizzato per l'accertamento e la sua ipotetica inefficienza nel funzionamento formano l'oggetto

del ricorso in questione con il quale il ricorrente rivendica, come esimente all'infrazione, il "mancato rispetto" delle disposizioni vigenti da parte della forza di polizia operante.

2. La normativa vigente per l'accertamento dell'eccesso di velocità.

Dal combinato disposto degli articoli 11 - co. 1, 12 - co. 1, 142 - co. 6 e 6-bis, 200, 201 - co. 1-bis lett. b), e), f), g), 1-ter e 1-quater del C.d.S. e degli articoli 183, 383, 384 e 385 del Regolamento di esecuzione ed attuazione del CdS² si evince che gli organi di Polizia stradale, visibili a distanza sia di giorno che di notte, possono effettuare l'accertamento e la contestazione della violazione per il superamento del limite di velocità per mezzo di apposite apparecchiature di rilevamento (*fisse o mobili, direttamente gestite o di rilevamento a distanza, debitamente omologate, preventivamente segnalate e ben visibili*)³ che consentono la determinazione dell'infrazione 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 per la contestazione immediata della violazione, in deroga, quindi, al principio generale sancito dall'art. 200 del C.d.S..

Le infrazioni sul mancato rispetto dei limiti di velocità al momento in vigore⁴ nel nostro Paese possono essere oggetto di accertamento attraverso sistemi di rilevamento *fissi o mobili* che permettono la contestazione differita della violazione, ex art. 201 co. 1-bis lettere e) e f) del C.d.S.; nello specifico:

i dispositivi *fissi o remoti*⁵ a funzionalità automatica, installati in modo permanente in postazioni appositamente allestite, garantiscono un controllo sistematico e continuativo di tratti di strada caratterizzati da particolari criticità o da una elevata sinistrosità; omologati per il funzionamento automatico (senza la presenza degli operatori) possono essere installati:

su autostrade (tipo A) e strade extraurbane principali (tipo B) in ogni circostanza (*violazione contestata a norma della lettera f) dell'art. 201 co. 1-bis*);

sulle strade extraurbane secondarie (tipo C) e urbane di scorrimento (tipo D) solo se rientrano tra quelle strade o tratti di esse individuate dal decreto del Prefetto, ex art. 4 della legge 1 agosto 2002 n. 168⁶ (*violazione contestata a norma della lettera f) dell'art. 201 co. 1-bis*);

i dispositivi *mobili*, consentono una loro utilizzazione flessibile sul territorio; nel dettaglio:

quelli a funzionalità automatica, senza la presenza degli agenti,

possono essere impiegati:

sulle strade di tipo A e B in ogni circostanza (*violazione contestata a norma della lettera f) dell'art. 201 co. 1-bis*);

sulle strade di tipo C e D solo se rientrano tra quelle strade o tratti di esse individuate dal decreto del Prefetto, ex art. 4 della legge 1 agosto 2002 n. 168 (*violazione contestata a norma della lettera f) dell'art. 201 co. 1-bis*).

Quando i dispositivi a funzionalità automatica vengono utilizzati fuori dai centri abitati, gli stessi non possono essere installati a meno di 1 km dal cartello che impone il limite di velocità⁷; di contro, su strade extraurbane e autostrade questa disposizione non vale a meno che il dispositivo non venga installato in un tratto con un limite di velocità diverso da quelli ordinari;

quelli a funzionalità manuale, con la presenza degli agenti, possono essere impiegati:

sulle strade di tipo A e B in ogni circostanza (*violazione contestata a norma della lettera f) dell'art. 201 co. 1-bis*);

sulle strade di tipo C e D solo se rientrano tra quelle strade o tratti di esse individuate dal decreto del Prefetto, ex art. 4 della legge 1 agosto 2002 n. 168 (*violazione contestata a norma della lettera f) dell'art. 201 co. 1-bis*);

sulle strade urbane di quartiere (tipo E), locali (tipo F) e in generale quelle non segnalate dal Prefetto a condizione che il dispositivo consenta l'accertamento della violazione solo dopo che il veicolo è passato oppure se sia impossibile fermare lo stesso in tempo utile, nei modi regolamentari ed in sicurezza (*violazione contestata a norma della lettera e) dell'art. 201 co. 1-bis*).

In tutti gli altri casi i dispositivi di controllo devono essere usati in modo da consentire il fermo del veicolo ed eseguire la contestazione immediata della violazione: nel caso in cui il fermo dell'autoveicolo non possa essere effettuato, il verbale deve indicare in modo preciso e circostanziato i motivi che non l'hanno consentito.

Le strade extraurbane che attraversano un centro abitato diventano, a seconda delle loro caratteristiche e a prescindere da chi ne abbia la proprietà e la gestione, urbane di scorrimento, urbane di quartiere o locali: nel primo caso gli apparecchi automatici possono essere installati solo su autorizzazione del Prefetto; negli ultimi due casi, invece, non è possibile alcuna rilevazione automatica.

La contestazione immediata rimane obbligatoria solo per i dispositivi mobili a funzionalità automatica sulle strade urbane o locali e su quelle extraurbane e urbane di scorrimento non segnalate dal Prefetto: in questi casi vale la regola generale secondo la quale sul verbale di contestazione occorre riportare le motivazioni del mancato fermo del veicolo.

Le apparecchiature, preventivamente omologate, devono essere approvate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che dispone, tra l'altro, anche le modalità d'uso (funzionalità automatica o funzionalità manuale), l'obbligo di presidio da parte degli operatori, le periodicità di controllo. Per quanto riguarda la tanto discussa *taratura*, i dispositivi di rilevamento della velocità non sono soggetti:

a taratura periodica in senso tecnico, poiché la normativa specifica⁸ fa riferimento solo ed esclusivamente ai "controlli metrologici" effettuati su apparecchi di misura di *tempo*, *distanza* e *massa*;

a taratura del singolo apparecchio⁹ in quanto fanno fede le omologazioni del *modello-tipo* e le verifiche periodiche fatte nei termini previsti dai manuali d'uso.

Di contro, i dispositivi in parola devono essere sottoposti a controlli di funzionalità con periodicità precisata dal costruttore nel manuale d'uso, almeno con cadenza annuale, da parte

dello stesso costruttore, se abilitato, o dai centri di taratura autorizzati. In occasione di ricorsi incardinati su motivazioni riguardanti "controlli e verifiche", "malfunzionamenti" e "difetti di costruzione" degli apparecchi, l'onere della prova di tali elementi è in capo al ricorrente, non bastando una mera affermazione o ipotesi; la mancata indicazione sul verbale di contestazione di frasi che attestino che "*la funzionalità del singolo apparecchio sia stata sottoposta a controllo preventivo e costante durante l'uso*"¹⁰ non rende lo stesso impugnabile.

3. Conclusioni.

La sentenza della Cassazione n. 21091 del 12 ottobre 2010 ha statuito l'illegittimità della sentenza del Tribunale di Locri, Sezione distaccata di Siderno, che, giudicando una contestazione rilevata nel 2005, basava la motivazione della sentenza su due cardini:

il difetto della contestazione immediata, in quanto l'accertamento era stato eseguito con apparecchiatura mobile a funzionalità automatica, del tipo "Velomatic 512", su di un tratto di strada non menzionato nel decreto prefettizio, ex art. 4 HYPERLINK "http://www.studiolegalelaw.net/wp-content/uploads/legge_168_20021.doc" \t "_blank" legge 168/2002;

l'omessa produzione del certificato di omologazione dell'apparecchiatura utilizzata per l'accertamento, che doveva ritenersi inidonea.

La tesi del Tribunale di Locri (RC) è smentita dal rilievo che l'accertamento eseguito, ex art. 4 legge 168/2002, è invece oggetto di espressa e distinta previsione alla lett. f) dell' art. 201, co. 1-bis CdS e che la distinzione tra le due ipotesi di cui, rispettivamente, alle lett. e) ed f) del comma in questione consiste in ciò: nella prima, l'apparecchiatura utilizzata per l'accertamento è - a differenza che nella seconda ipotesi, e come è concretamente avvenuto nel caso in esame - direttamente gestita dall'organo di polizia operante.

In definitiva, cioè, l'inserimento del tratto stradale in un decreto prefettizio, ex art. 4 legge 168/2002, è condizione di legittimità dell'utilizzo delle sole apparecchiature di rilevamento a distanza delle infrazioni (art. 4, comma 1 legge 168/2002) e non anche di quelle direttamente gestite - come nella specie - dagli organi di polizia¹¹.

La necessità di omologazione delle apparecchiature di rilevazione automatica della velocità, ai fini della validità del relativo accertamento, va riferita al singolo modello e non al singolo esemplare, come si desume, sul piano logico e letterale, dall'art. 345 - co. 2 del Regolamento di esecuzione ed attuazione al C.d.S., secondo cui non ciascun esemplare ma le singole apparecchiature devono essere approvate dal Ministero dei Lavori pubblici¹².

La sentenza della Cassazione, diversamente da quanto le notizie giornalistiche hanno lasciato intendere circa la possibilità da parte degli organi di polizia di installare *autovelox* in maniera del tutto indiscriminata e autonoma su ogni tipo di strada, non ha stravolto il disposto sin qui applicato, individuando, al contempo, un orientamento estensivo nell'ottica di una sempre maggiore prevenzione dei rischi causati dall'eccesso di velocità.

* Capitano della G.d.F.

Compagnia di Bressanone (BZ)

** Maresciallo Aiutante della G.d.F.

Compagnia di Bolzano

Sezione Operativa P.I.