

Per una lettura più attenta e organica delle novità regolamentari (si badi di rango non legislativo, bensì di natura amministrativa) introdotte dal nuovo Decreto Ministero dei Trasporti del 13 giugno 2017 pubblicato il 31 luglio 2017 (dopo la circolare Ministeriale 300/A 21 luglio 2017 ... sulla stessa materia) è meglio fare un breve excursus (inevitabilmente non completo) dell'evoluzione legislativa e delle stesse prassi operative, collegate agli strumenti che si sono andati via via evolvendo. Autovelox, Teleser fino ai più recenti Sicve-Tutor, poi Scout e fra poco Trucam, capace di rilevare frontalmente ad un chilometro, oltre al resto, compresa la idoneità dell'auto alla circolazione (sequestri, revisioni, fermi etc) persino l'uso del cellulare e delle cinture di sicurezza. E la privacy ora sancita come principio nel DM mi pare o nella circolare, non ricordo? Boh. Consideriamo che la PG pare intenda usare tale strumento anche in "allontanamento" quindi senza contestazione. Vedremo poi.

All'inizio era vigente il precedente testo dell'art. 142 cds, che non andiamo a riprendere. Per varie difficoltà applicative e interpretative (essenzialmente sulle postazioni fisse non presidiate, sulle postazioni mobili non visibili, con mancata contestazione immediata etc.) dapprima intervenne l'art. 4 della L. 168/02 che delegò al Prefetto l'autorizzazione di postazioni fisse non presidiate e quindi senza contestazione immediata, che tutt'oggi talora vediamo (non sono poi molte e non creano contenzioso particolare, mentre non sono tali quelle scatole vuote che non sono poi mai state messe in uso, e che anzi andrebbero tolte).

In seguito nel 2009 intervenne una rilevante circolare del Ministro Maroni, che peraltro anch'essa nel tempo (fino ad oggi) venne dimenticata. La novità di maggior rilievo della stessa (ma così non fu nella pratica, nonostante i diversi auspici della PG) parve essere la facoltà per le varie autorità c.d. di PG di non procedere necessariamente alla contestazione immediata ed altro, dando così forza alla modalità, tanto contestata, delle pattuglie non visibili, come se fossero postazioni fisse. Ma noi (almeno io) la ignorammo, continuando come prima. Il motivo era sempre lo stesso. Gli atti amministrativi non hanno rango di legge.

Era vigente, per inciso, da tempo l'art. 201 lettera E del cds, che consente la possibilità di non contestazione immediata *nel caso di impossibilità di fermare il veicolo in tempo utile*. Per inciso tale norma era talmente generica che poteva apparire sempre applicabile.

In seguito la novità in materia di maggior rilievo (tutt'ora in vigore e di segno contrario alla Circolare Maroni) fu il DL 3 agosto 2007 n. 117 convertito con modificazioni nella L. 2.10.07 n. 160 (vedi anche DM 15.8.2007 in GU del 23.8.07). Tale legge introdusse, fra l'altro, il comma 6 bis dell'art. 142 cds, il qual prevede che le postazioni non fisse siano ben visibili e segnalate.

Di rilievo da ricordare poi la sentenza della Corte Costituzionale n. 113 del 18 giugno 2015 prevedente, una volta per tutte, la necessità di sottoporre a taratura e revisioni periodiche (annuali) gli apparecchi per la misurazione della velocità.

Non vi è chi non veda, sempre per inciso, gli altalenanti orientamenti delle Fonti, con i più classici ed alternati “una botta al cerchio ed uno alla botte”.

La stampa ordinaria, non sempre accuratamente tecnica, ha dato notizie disparate delle novità di quest’anno (Decreto Ministeriale e nuova Circolare Ministeriale).

Si è letto di tutto, e sempre con il tono delle cose già in vigore e tassative, anche laddove erano solo discussioni del Governo non ancora efficaci oppure disposizioni amministrative oppure anche solo circolari operative, in ogni caso non aventi valore tecnico di disposizioni di “legge” per l’autorità giudiziaria.

I nuovi documenti, pertanto, come già fu per la circolare Maroni, non saranno fonte di disposizioni da rispettare nelle decisioni, ma soltanto indicazioni operative per la Polizia di Stato e affini (fra l’altro dipendenti da altri Ministeri, della Difesa i CC e dalle Amministrazioni locali le PM). Certo il Ministero dei Trasporti o dell’Interno rimangono non di meno autorevoli. Ebbene... Si tratta di documenti quanto mai contorti e poco chiari ed in certi passaggi anche carenti, perché enunciano alcuni principi, e pur trattandosi di atti operativi, non forniscono poi maggiori indicazioni sull’applicazione pratica di detti principi. Come esempio trattano della possibilità di effettuare rilevazioni di velocità anche da mezzi in movimento (cfr. Scout, modalità che era invero nata soprattutto per l’autostrada e con previsione della contestazione immediata, previo superamento del veicolo del contravventore) e però non dicono come tali rilevazioni debbano e possano essere effettuate, soprattutto, ad esempio, per veicoli procedenti in senso inverso, e comunque con o senza contestazione immediata, previo arresto o meno, con superamento o con pattuglia a valle, dello stesso veicolo del contravventore. Scusate la fretta ed eventuali errori, imprecisioni o passaggi non chiarissimi. Ad ogni rilettura trovo degli errori. Ne resteranno ancora.

A parte poi le mie considerazioni, sempre personali e discutibili, vi invito a fare una rilettura dei documenti, perché più di un passaggio importante potrebbe sfuggirmi. Invece che dalle Fonti iniziamo dall’esame della stampa, con ampia tara perché spesso stravolgono le cose. Troppo spesso.

Omissis. Gli articoli del Sole non riguardano le novità regolamentari, ma sentenze varie. Mi pare.

Segue.