

Non esiste un limite minimo di distanza tra il cartello e l'autovelox, mentre il limite massimo è molto elevato; nessun obbligo di cartello per chi proviene da intersezioni.

A che serve il **cartello che avvisa gli automobilisti della presenza dell'autovelox**? Ad evitare brusche frenate a chi, trovandosi sul più bello “faccia a faccia” con l'apparecchio di controllo elettronico della velocità, voglia evitare di essere fotografato e multato. Frenate che potrebbero costituire un pericolo ulteriore per la circolazione e, in particolare, per chi proviene da dietro. Consapevole di ciò, il legislatore ha stabilito che le multe sono valide solo se, **prima dell'autovelox**, è presente l'apposita segnaletica di avviso.

Senonché, con una recente sentenza [1], la Cassazione ha ridotto quasi completamente la funzione di tale cartello, di fatto sancendone l'inutilità. Insomma, un'**abolizione dell'obbligo del cartello preventivo** seppur non in termini formali, sicuramente in termini sostanziali. A conti fatti, seppur resta certo che il cartello debba esserci, non è prestabilito innanzitutto **dove può essere collocato l'autovelox**, né è certo che tutti gli automobilisti potranno leggere il cartello. Alcuni di questi, addirittura, potrebbero anche non vederlo. La ragione è presto spiegata.

Il cartello e la distanza dall'autovelox

Con la sentenza in commento la Cassazione ha affermato tre principi particolarmente importanti che riducono notevolmente la possibilità di utilizzare il cartello con l'avviso del controllo elettronico della velocità come sistema per “frenare e accelerare”, evitando così le multe da autovelox (leggi anche [Cartello autovelox: quale distanza?](#)). In particolare è stato precisato che:

- **non esiste una distanza minima tra cartello e autovelox.** L'autovelox potrebbe trovarsi poco dopo il cartello così come a distanza di qualche chilometro. L'importante è che la segnaletica venga collocata con un ragionevole anticipo, in modo da consentire ai conducenti di adeguare l'andatura della propria auto. Tutto viene valutato caso per caso, in base alla tipologia di strada e di traffico. Nessuna certezza, quindi, sul fronte della distanza minima tra cartello e autovelox, non venendo fissati limiti predefiniti valevoli per tutti;
- **la distanza massima tra cartello e autovelox** può arrivare addirittura a 4 km: un lasso di spazio particolarmente elevato per chi, magari, potrebbe ritenere che dopo qualche centinaio di metri dal cartello non ci sia più il rischio di autovelox. Invece, anche dopo 3 km, l'automobilista potrebbe essere fotografato.

Sintetizzando: se da un lato non esiste un limite minimo di distanza tra cartello e autovelox, l'unico limite attualmente esistente è quello massimo di 4 km. Se l'autovelox si trova oltre tale distanza, la multa è nulla;

- **non è obbligatorio ripetere il cartello dopo le intersezioni.** Su questo punto la questione diventa ancora più delicata. La Cassazione ritiene – come ha già fatto in passato – che chi si immette in una strada ove, in precedenza, era già stato posizionato il cartello con l’avviso di controllo elettronico della velocità, non ha diritto alla ripetizione della medesima segnaletica. Di cui, pertanto, potrebbe non esserne a conoscenza e, ciò nonostante, venire comunque multato. In buona sostanza, l’obbligo di **posizionare il cartello dell’autovelox** è solo nei confronti degli automobilisti che percorrono la strada principale e non per quelli che in essa si immettono da altre intersezioni. Come si possono tutelare questi ultimi? Per almeno 4 km dovranno tenere una velocità consona ai limiti, poiché in tale lasso di spazio potrebbero trovare l’autovelox. Dopodiché ricorrerà nuovamente l’obbligo di un nuovo cartello con l’avviso del controllo elettronico della velocità e anche loro saranno preavvisati. Nella sentenza in commento, la Cassazione ha così specificato che il cartello relativo autovelox può non essere ripetuto dopo gli incroci per gli automobilisti che proseguono lungo la stessa strada.

Nella sentenza i giudici chiariscono inoltre che non è necessario, ai fini della sua validità, che il verbale contenga tra le informazioni anche quella sulla presenza del cartello di segnalazione dell’autovelox.

Detto così si comprende bene che il **cartello di avviso preventivo** relativo alla presenza di autovelox svolge una funzione molto limitata, garantendo poche certezze agli automobilisti: così come non è certa la presenza dell’autovelox o della volante della polizia – che peraltro potrebbe procedere alla contravvenzione anche in assenza di contestazione immediata della multa – è tutt’altro che certo dopo quanto tempo dal cartello sarà presente l’autovelox. Tutto questo dovrebbe portare gli automobilisti ad adeguare la velocità ai limiti, per quanto a volte possano apparire irragionevoli.

note

[1] Cass. sent. n. 7949/2017.

L'autovelox va segnalato anche se è in movimento

di Guglielmo Saporito

Stop del giudice di pace ai controlli di velocità “all'americana”: l'obbligo di presegnalazione previsto dal Codice della strada si applica anche alle rilevazioni effettuate in movimento, con un apparecchio montato a bordo di un'auto di servizio in grado di misurare anche la velocità di chi incrocia la pattuglia marciando in senso opposto. Così il Giudice di pace di Reggio Emilia (giudice Daniela Bergami), nella [sentenza 22 marzo 2017 n. 286](#), ha superato il decreto ministeriale sull'obbligo di presegnalazione previsto dal Codice della strada. Inoltre il giudice ha riscontrato l'assenza di immediata contestazione dell'infrazione da parte degli agenti.

Quanto alla mancanza di cartelli di preavviso, il Dm Infrastrutture e trasporti del 15 agosto 2007, emanato in attuazione dell'articolo 3 comma 1, lettera b) del DI 117/2007 che introdusse nell'articolo 142 del Codice il comma 6-bis, prescrive che le postazioni di controllo per il rilevamento della velocità devono essere preventivamente segnalate e ben visibili, ricorrendo a cartelli o dispositivi di segnalazione luminosi. Inoltre, il Dm esclude l'obbligo di presegnalazione in caso di controlli dinamici, nei quali peraltro viene sostanzialmente meno anche il requisito della visibilità dell'apparecchio, che normalmente è montato sul parabrezza dell'auto di servizio.

Ma il giudice si richiama alla norma di rango superiore su presegnalazione e visibilità dei controlli, cioè al comma 6-bis. Dalla sua formulazione non ricava alcuna parte che legittimi l'esclusione disposta dal Dm. Poiché nel caso specifico mancava sul tratto stradale la segnalazione di preavviso, l'accertamento della velocità non poteva condurre ad una sanzione.

La [sentenza di Reggio Emilia](#) applica quindi il “diritto alla prova” riconosciuto dalla Corte costituzionale (307/2006 e 155/2007) imponendo che le “sedi stradali” di accertamento debbano essere riconoscibili, anche per evitare che il conducente adotti comportamenti repentini, causati dall'improvviso accorgersi di un rischio di sanzioni.

Nessuna differenza, quindi, tra strumenti di rilevazione statici e dinamici, perché la segnalazione del campo di indagine (il tratto stradale) occorre sempre.

Quanto alla mancanza della contestazione immediata, il misuratore di velocità (uno Scout Speed, si veda la scheda a fianco) era posto su un veicolo incrociato “in avvicinamento” e quindi in teoria avrebbe consentito di fermare subito il trasgressore. Salvo che il verbale dia conto puntualmente del motivo che ha impedito agli agenti di intimare l'alt.

Ai vigili non sono risultate utili le fotografie, che ritraevano il veicolo incrociato, facendo intuire la difficoltà di contestazione immediata: nel verbale avevano scritto che l'apparecchio consente l'accertamento solo in tempo successivo - espressione tratta dall'articolo 201, comma 1, lettera e) del Codice e dai prontuari-, mentre lo Scout Speed in realtà lo consente.

4 LUGLIO 2017

TAG: Guglielmo Saporito, Reggio Emilia, Daniela Bergami, Corte Costituzionale, Obbligo, Velocità, Presegnalazione, Codice della strada

Nelle auto-civetta sale l'unico autovelox che può essere nascosto

di Maurizio Caprino

Si fa presto a dire che in Italia tutti i controlli di velocità devono essere non solo presegnalati ma anche visibili. Esiste un'importante eccezione, che sarebbe un vero spauracchio se le probabilità di vederla applicata sulla propria pelle non fossero limitate: si chiama Scout Speed ed è una misurazione effettuata non da un apparecchio visibile a bordo strada, ma da un veicolo in movimento. Nelle pieghe della direttiva sui controlli stradali emanata il 21 luglio dal ministro dell'Interno, Marco Minniti, si conferma che rilevatori di velocità di questo tipo non necessitano né di essere presegnalati né di essere resi visibili. Dunque, se ne deduce che lo Scout Speed si può usare anche a bordo di auto-civetta.

Fin qui, ai guidatori un po' smaliziati sembrerà di rivedere lo stesso film del Provida, introdotto nel 2000. Solo che qui la deterrenza è più alta: lo Scout Speed può fare più multe.

Infatti, il Provida era sostanzialmente una telecamera, che richiedeva che l'agente a fianco del guidatore della pattuglia puntasse un veicolo e cronometrasse a mano il veicolo puntato per qualche centinaio di metri. Così si poteva multare solo un guidatore alla volta. Lo Scout, invece, ha anche un radar, che misura automaticamente la velocità dei veicoli intorno alla pattuglia. Non proprio di tutti, perché il radar ha i suoi limiti di impiego. Ma comunque c'è un salto di qualità rispetto al Provida.

Dunque, lo Scout è l'arma finale contro gli eccessi di velocità? Non proprio. E non solo perché non è molto diffuso (in quanto costa e per sfruttare i suoi punti di forza occorre "mandarlo in giro" con due agenti, mentre un altro rilevatore automatico può funzionare 24 ore su 24 senza richiedere personale).

Quello che potrebbe creare ostacoli ancor più seri allo Scout sono le sentenze dei giudici di pace.

La direttiva Minniti consente l'uso non presegnalato né visibile e non poteva fare diversamente: il decreto del ministero delle Infrastrutture datato 17 agosto 2007 che attuò l'obbligo di presegnalazione e visibilità introdotto poco prima nell'articolo 142 del Codice della strada (comma 6-bis) interpretò tale obbligo come riferito ai soli controlli effettuati con apparecchi fissi (installati in maniera temporanea da una pattuglia durante un servizio o permanente con funzionamento automatico senza presidio di agenti). Ma un'interpretazione diversa è teoricamente possibile.

Infatti, il comma 6-bis parla di "postazioni". Da ciò il Dm Infrastrutture dedusse che il riferimento era agli apparecchi fissi. Ma, a ben vedere, anche il parabrezza di una vettura di servizio potrebbe essere considerato una postazione, di tipo mobile.

Questo è il ragionamento che, pur espresso in modo implicito, pare alla base della sentenza del giudice di pace di Reggio Emilia che ha annullato una sanzione per eccesso di velocità misurato con uno Scout Speed.

Su questo apparecchio, data la scarsa diffusione, non c'è una vasta giurisprudenza. Va pure considerato che lo Scout è stato introdotto appena cinque anni fa. Si vedrà se nel tempo la diffusione aumenterà e con essa le sentenze.

TAG: Maurizio Caprino, Scout Speed, Italia, Dm Infrastrutture, Marco Minniti, Ministero delle infrastrutture, Veicolo

ARTICOLI CORRELATI

Se l'autovelox non è ben visibile scatta il reato di abuso d'ufficio

di Maurizio Caprino

Apparentemente sono “solo” istruzioni tecniche per adeguarsi all'obbligo di taratura imposto due anni fa dalla **Corte costituzionale** su tutti i tipi di **autovelox** e un riepilogo delle regole a tutto campo sui dettagli dei **controlli di velocità**, aggiornate una settimana fa dalla direttiva Minniti (si veda Il Sole 24 Ore del 22 luglio). In realtà, con il **Dm Infrastrutture** n. 282 del 13 giugno (che sta per essere pubblicato sulla «Gazzetta Ufficiale»), queste ultime diventano regole che organi di polizia e gestori di strade devono rispettare davvero, pena il rischio di condanne per abuso d'ufficio. Così molti Comuni dovranno rendere completamente visibili le postazioni di controllo. E molti segnali che preavvisano della loro esistenza dovranno essere smontati.

La taratura, imposta dalla sentenza 113/2015 della Consulta, è la verifica della precisione di misura sia dei prototipi sia dei singoli esemplari degli apparecchi. È stata disciplinata sostanzialmente recependo le prassi adottate dal ministero dal 2005, quando l'operazione era stata riconosciuta obbligatoria per gli apparecchi non presidiati da agenti. Sono state apportate poche aggiunte, concordate con Accredia, l'organismo nazionale unico di accreditamento.

Alla taratura segue la verifica di funzionalità (integrità e buon funzionamento dell'apparecchio), che poi va eseguita anche dall'organo di polizia prima dell'uso su strada e quasi sempre si limita a un'audiagnosi dello strumento, che se rileva problemi li segnala o si mette automaticamente fuori servizio.

Di fatto, tutto ciò avviene già da anni, tranne che per alcuni apparecchi il cui numero si è ridotto con gli anni, a causa dell'obsolescenza. Per poter impiegare questi ultimi anche dopo la pubblicazione del Dm, sarà necessario tararli e verificarli come tutti gli altri.

Sul fronte delle regole di dettaglio per i controlli, il recepimento della direttiva Minniti è un salto epocale. Finora, le istruzioni del ministero dell'Interno (come la precedente direttiva Maroni del 14 agosto 2009) erano state emanate sotto forma di semplici circolari. Quindi, per i responsabili degli organi di polizia che si attenevano solo alle disposizioni di legge e non anche alle direttive, non c'erano sanzioni. I Dm, invece, sono vincolanti e per chi non li rispetta è configurabile il reato di abuso d'ufficio.

Una regola di dettaglio spesso disattesa da quando è stata fissata (2009) è l'obbligo di rendere visibili le postazioni fisse automatiche apponendovi sopra un segnale col simbolo del corpo di polizia che la gestisce (il casco per i vigili urbani, la sagoma di un agente per la Stradale). A questo punto, l'apposizione di tali segnali diventa obbligatoria.

Altri segnali, invece, andranno smontati. Sono quelli di preavviso autovelox, peraltro spesso vecchi e con caratteristiche grafiche non regolamentari, in luoghi dove in realtà non vengono effettuati controlli: la direttiva Minniti ha recepito i pareri resi nel tempo dal ministero delle Infrastrutture, secondo i quali possono essere presegnalate con segnali fissi solo le postazioni automatiche o i punti in cui le pattuglie si appostano abitualmente, secondo piani prestabiliti. I controlli occasionali vanno invece presegnalati con cartelli provvisori da appoggiare sull'asfalto.

TAG: Maurizio Caprino, Minniti, Ministero dell'Interno, Vigili Urbani, Corte Costituzionale, Polizia Stradale, Ministero delle infrastrutture, Autovelox

Tutti i trucchi (legali e non) per continuare a nascondere gli autovelox

di Maurizio Caprino

Ora la trasparenza sui controlli di velocità è massima: le direttive ministeriali attuative degli obblighi di presegnalazione e visibilità delle postazioni e di taratura degli apparecchi **sono vincolanti**. Ma ci sono enti locali che non hanno mai rinunciato a espedienti per sorprendere i guidatori. E si può prevedere che interpreteranno in modo tendenzioso alcuni passaggi del Dm Infrastrutture che riepiloga queste materie.

Il più temibile è quello in cui il Dm prevede che il requisito di visibilità di una postazione possa essere soddisfatto anche dalla semplice “presenza di personale in uniforme”. È facile cadere nella tentazione di installare un autovelox a bordo di un'auto-civetta e farlo presidiare da agenti in divisa che restino a bordo del veicolo, rendendo di fatto invisibile il controllo. Così il guidatore vedrebbe solo il segnale di preavviso (sulla cui obbligatorietà nessuno può dare interpretazioni fantasiose), ma non la postazione.

Altra piega del Dm in cui si può “giocare” è quella che esclude dagli obblighi di presegnalazione e visibilità gli apparecchi in grado di misurare la velocità da veicoli di servizio in movimento, come lo Scout Speed.

Questa esclusione è formulata apparentemente senza considerare che lo Scout Speed è in grado di funzionare anche da fermo, come un normale autovelox.

Sia nel caso degli agenti in divisa ma nascosti sia in quello dello Scout tenuto invisibile anche quando viene utilizzato da fermo, siamo ben fuori sia dallo spirito della legge (articolo 142 del Codice della strada, comma 6-bis) sia da quello del Dm e delle direttive ministeriali. Quindi, un trasgressore che presentasse un ricorso al giudice di pace avrebbe buone possibilità di farsi annullare le sanzioni. E, se qualcuno segnalasse il fatto al ministero delle Infrastrutture chiedendo un'interpretazione del Dm si vedrebbe quasi certamente rispondere che prassi di questo tipo sono irregolari.

C'è poi una sottigliezza su cui possono far leva gli enti locali che usano sistemi in grado di controllare anche la velocità media (Tutor e simili). Nessuna norma impone di specificare sulla segnaletica che il controllo può riguardare anche la media. Chi guida, invece, è indotto a credere che sarà sempre avvisato: questi sistemi sono diffusi soprattutto sulla rete di Autostrade per l'Italia, dove viene precisato che il controllo si fa sulla media (cosa che può peraltro essere fuorviante nei pochi casi in cui la Polizia stradale scelga di far funzionare il sistema per misurare la velocità in un solo punto). Abituati così in autostrada, si rischia di pensare che tutti gli apparecchi installati sulla viabilità ordinaria senza specificare che possono controllare la media misurino solo la velocità puntuale.

Ma l'insidia più diffusa resta quella delle postazioni rese poco visibili “ad arte”, pur rispettando formalmente tutti (o quasi) i requisiti normativi.

Sono innanzitutto postazioni che spuntano dietro guard-rail molto alti come quelli che caratterizzano molte nuove superstrade. Come queste barriere, sono di colore grigio: in questo gioco ottico tinta-su-tinta, è difficile avvistarle a distanza di centinaia di metri e così, quando si vedono all'ultimo momento, molti sono portati a frenare in modo pericolosamente brusco. Tanto più quando il segnale che dovrebbe contribuire a renderle visibili non è perfettamente regolamentare, come in questa foto scattata sulla SS16 a Cerignola (Foggia), dove i bordi sono colorati di blu anziché mantenere il fondo bianco

come prescritto.

Ci sono poi anche apparecchi che possono essere posti sul lato opposto rispetto a quello di marcia, visibili solo a chi sa che si possono trovare anche lì. Certo, spesso sono evidenziati da segnali perfettamente a norma, ma molti non sono ancora abituati a questo tipo di controlli. Anche perché in molti casi sono effettuati con apparecchi installati non in box come quelli che si abituati a vedere, ma su pali.

Attenzione anche all'uscita delle gallerie: ci sono enti (come la Provincia di Milano) che hanno piazzato misuratori in alto, analogamente ai Tutor. Ciò che fa la differenza è che non sono appesi a un visibilissimo portale, ma direttamente alla faccia esterna della canna della galleria, quindi si possono scorgere solo quando è ormai inutile (e per giunta con molta difficoltà). Cioè dopo averli oltrepassati e solo a patto di guardare bene nei retrovisori (a rischio di distrarsi come quando si telefona o si messaggia).

31 LUGLIO 2017

TAG: Maurizio Caprino, Tutor, Ministero delle infrastrutture, Italia, Polizia Stradale, Autovelox, Trasporti e viabilità

ARTICOLI CORRELATI

L'autovelox si segnala due volte

di Maurizio Caprino

Quando i controlli di velocità non sono frequenti e programmati, gli agenti che li effettuano devono ogni volta **poggiare a terra cartelli di preavviso**, per poi toglierli appena finito il servizio. Tutto ciò vale anche quando ci sono già segnali fissi che preavvisano della possibilità di controlli. Non è invece obbligatorio lasciare il veicolo di servizio in posizione ben in vista: basta che accanto allo strumento misuratore ci siano agenti in divisa. Sono le più innovative tra le indicazioni fornite dall'ultima circolare in materia, la n. 300/A/6045/17/144/520/3, emanata il 7 agosto dal dipartimento Pubblica sicurezza del ministero dell'Interno.

La nota interpreta il decreto ministeriale n. 282 del 13 giugno (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 31 luglio), con cui il ministero delle Infrastrutture ha disciplinato l'**obbligo generalizzato di taratura dei rilevatori di velocità** introdotto il 18 giugno 2015 dalla Corte costituzionale (sentenza n. 113) e recepito buona parte dell'ultima direttiva del ministero dell'Interno sui controlli di velocità, emanata il 21 luglio scorso (la cosiddetta direttiva Minniti).

In linea generale, la circolare del 7 agosto sottolinea il "salto di qualità" dei vincoli sui controlli di velocità introdotti il 14 agosto 2009 con la precedente direttiva del Viminale (direttiva Maroni) e aggiornati con quella del 21 luglio: il fatto che siano stati recepiti in un Dm **comporta che siano vincolanti per tutte le forze dell'ordine**, per cui chi li disattende può essere **denunciato e condannato per abuso d'ufficio** e i verbali con cui ha accertato le infrazioni violando il Dm **possono essere annullati** a chi presenta un ricorso al Prefetto o al Giudice di pace.

Tra i contenuti del Dm c'è proprio il principio secondo cui la segnaletica di preavviso fissa può essere utilizzata solo se si prevedono controlli sistematici, nell'ambito di una programmazione complessiva coordinata dalle Prefetture per **evitare buchi e sovrapposizioni**. Quando invece si tratta di servizi sporadici, occorre usare segnali temporanei rimovibili subito dopo.

Il principio era stato già indicato dal ministero delle Infrastrutture in alcuni pareri scritti in risposta a singoli quesiti. Alcuni corpi di polizia vi si sono attenuti (per esempio, sulla superstrada Transpollesana o su quella che circonvalla Gallipoli), ma nella gran parte dei casi si fanno controlli saltuari solo sfruttando segnaletica permanente. Se si vorrà continuare in questo modo, occorrerà coordinarsi con le Prefetture per giungere a una pianificazione dei servizi su scala provinciale, che poi è il **principale scopo della direttiva Minniti**, con cui in sostanza la Polizia stradale cerca di riorganizzare i servizi coinvolgendo più organicamente le altre forze di polizia, alla luce dei **tagli agli organici** che ha subito e delle potenzialità offerte dalle nuove tecnologie.

La circolare del 7 agosto non affronta un altro problema diffuso nella segnaletica di preavviso autovelox: l'**obsolescenza**. Molti cartelli risalgono agli anni Ottanta e Novanta e, anche quando restano in buone condizioni, non sono conformi al modello grafico fissato dieci anni fa (Dm Infrastrutture 15 agosto 2007). Sarebbe forse stato opportuno sottolineare che i segnali temporanei vanno usati anche quando quelli permanenti non sono in regola.

Per il resto, l'ultima circolare riprende sostanzialmente tutti gli **obblighi imposti** dal Dm del 13 giugno su taratura e **verifiche di funzionalità** degli apparecchi. Quello più importante per le forze dell'ordine è una novità assoluta: tutte le volte che si riceve in uso uno strumento (nuovo o appena sottoposto alla taratura annuale), occorre verificarne la funzionalità con una precisa procedura, utilizzandolo su strada senza comminare sanzioni per provare se è in grado di attribuire a tutti i veicoli in transito una velocità e se tale velocità è da considerare attendibile. Svolgimento ed esiti di questo test vanno riportati in un verbale. La circolare del 7 agosto precisa che di questa attività è opportuno dare conto anche in ciascun verbale d'infrazione, citando il fatto che la documentazione del test si trova negli atti dell'ufficio da cui dipendono gli agenti che hanno rilevato l'infrazione.

10 AGOSTO 2017

TAG: Maurizio Caprino, Minniti, Ministero dell'Interno, Italia, Ministero delle infrastrutture, Corte Costituzionale, Polizia Stradale, Circolare