



ARREDO URBANO SEGNALETICA

TIMBRO RIVENDITORE

PRONTUARIO SULL'USO DELLO SPEED CHECK

Per dare qualche riferimento numerico possiamo dire che gli accertamenti corrispondono a 78,5 milioni in un anno x 2,8 miliardi di euro (1 milione circa per velocità); che, a loro volta, generano ricorsi (il 18% paga nei 60 gg) e polemiche (più sanzioni corrispondono a maggiori entrate di cassa).

Quotidiane risultano le campagne giornalistiche "contro" questo tipo di controlli e i siti web hanno spesso contenuti provocatori; anche le associazioni dei cittadini si allineano e offrono "servizi" (ricorsi personalizzati, petizioni e raccolte firme, pressioni sulla classe politica). Per quanto riguarda gli incidenti stradali i numeri sono altrettanto chiari, infatti sebbene il trend sia in calo (secondo i dati I stat 2012 i morti sono stati 2860 e i feriti 292.000) la velocità rimane la causa prioritaria:

- **Velocità: 5,4 decessi ogni 100 incidenti;**
- **Guida distratta e pericolosa: 3,1 /1 00;**
- **Altre norme di comportamento: 4,9/100**

I controlli della velocità con strumenti costituiscono solo una parte rispetto al totale degli accertamenti, il cui "peso" aumenta in talune situazioni (strade a grande velocità, autostrade, ZTL).

Le motivazioni sono contingenti: carenza di personale, evoluzione tecnica e del contesto normativo.

ORGANI DI POLIZIA

I comportamenti messi in campo dagli operatori di polizia alternano situazioni deprecabili a comportamenti virtuosi: (inf. via web e sms, comunicati stampa).

In generale le attività di controllo con strumenti automatici (in particolare la velocità) si devono svolgere in un contesto: - adeguato strategicamente

(obiettivi, programmazione, comunicazione prima e dopo, verifica di output e out come).

Corretto tecnicamente e giuridicamente e "sociale", controlli con strumentazioni automatiche (senza contestazione immediata, con o senza operatori) oggi in essere riguardano:

- **limiti di velocità;**
- **attraversamento con semaforo rosso;**
- **transiti in ZTL;**
- **uso delle corsie preferenziali;**
- **trasporto di persone e cose su veicoli a due ruote e uso del casco;**
- **controllo della segnaletica orizzontale;**
- **controllo della copertura assicurativa;**
- **accertamento dello stato di fermo o sequestro di un veicolo;**

RIFERIMENTI NORMATIVI

- **articolo 142 cds- limiti di velocità**
- **articolo 200 cds - contestazione e verbalizzazione delle violazioni**
- **articolo 201 cds - notificazione delle violazioni**
- **articolo 192 reg - (art. 45 cds): omologazione e approvazione**
- **articolo 345 reg - (art. 142 cds): apparecchiature e mezzi di accertamento dell'osservanza dei limiti di velocità, legge 29 luglio 2010, n. 120 art. 25 c. 3**
- **modifiche all'art. 142 del d.lgs. 285/1992, in materia di limiti di velocità.**

e parametri sulla velocità da tenere presenti sono:

- **le caratteristiche strutturali della strada;**
- **le caratteristiche e tipo del veicolo;**
- **limiti imposti dagli enti proprietari.**

SANZIONI

Kmh. 10	10 - 40	40 - 60	+60
€ 41	€ 168	€ 527	€ 821

- sanzioni accessorie
- decurtazioni punti
- aumento ex art. 195 c. 2 cds - ore notturne
- raddoppio per alcune tipologie veicoli - 142 c. 11
- modifiche introdotte dall'art. 25 L. 120/2010 hanno riguardato l'inasprimento delle sanzioni pecuniarie, la rimodulazione della decurtazione dei punti patente;
- è stato aggiunto l'art. 12 bis, l'attribuzione dei proventi e gli articoli 12 ter 12 quater sulla destinazione dei proventi.

MEZZI DI ACCERTAMENTO E FONTI DI PROVA

Si veda in merito l'articolo 142 c. 6 cds: *“Per la determinazione dell'osservanza dei limiti di velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature omologate”*.

- Gli apparecchi e i dispositivi approvati;
- I dati forniti dai cronotachigrafi;
- Le risultanze dei biglietti del pedaggio autostradale.

Cosa bisogna considerare:

- La presenza dell'approvazione del Ministero Infrastrutture e Trasporti;
- La gestione diretta da parte degli organi di Polizia stradale;
- La tolleranza a favore del trasgressore;
- Le postazioni segnalate e ben visibili.

E ancora, sulle modalità operative, i dubbi professionali possono riguardare se sia preferibile contestare immediatamente o notificare in un secondo momento; se è migliore la visione diretta della velocità o il rilevamento con più pattuglie; l'indicazione della mancata contestazione. Da indicare sempre nel verbale (art. 142c. 6 bis):

CODICE DELLA STRADA

- La postazione correttamente (pre)segnalata;
- La visibilità della postazione di controllo. (Si veda la sentenza di cassazione penale 11131/2009).

La c.d. “Direttiva Maroni” - 14 ago 2009:

Il provvedimento riguarda le postazioni di controllo segnalate adeguatamente con art. 79 c. 3 reg; **la distanza massima** tra il segnale che indica la presenza della postazione e la postazione stessa, che deve essere di 4 km. (senza intersezioni ed immissioni). Per le postazioni mobili il segnale è permanente solo se i controlli sono sistematici ha dato approvazione ai messaggi variabili sui veicoli di servizio. **TUTTE LE SEGNALAZIONI DEVONO ESSERE CHIARAMENTE VISIBILI.**

ART. 79 REGOLAMENTO VISIBILITÀ DEI SEGNALE

Autostrade e extraurbane principali	segnale di prescrizione a ml. 250
Extraurbane secondarie e urbane e di scorrimento	segnale di prescrizione a ml. 150
Altre strade	segnale di prescrizione a ml. 80

CORRETTA (PRE)SEGNALAZIONE DELLA POSTAZIONE (direttiva “Maroni” e L. 120/2010)

- Con cartelli o dispositivi luminosi (vanno bene anche i messaggi su veicoli di servizio) e con segnali stradali di indicazione;
- I cartelli sono segnali di indicazione, collocati ad una distanza (“adeguata”) pari o superiore a quella prevista dall'art. 79 c. 3 reg;
- Se non ci sono intersezioni o immissioni intermedie la postazione può trovarsi fino a 4km dal cartello o dispositivo luminoso;
- Se vi sono intersezioni o immissioni il cartello con il segnale va ripetuto;
- Rendere visibili anche le postazioni di controllo;
- Se fisse: colorazione delle installazioni, ovvero con segnale ex art. 125 reg;

- Se mobili: con atv di servizio con colori istituzionali; ovvero, se atv di serie, con segnale ex art. 125 reg. o con uso di lampeggiante a luce blu;
- In ogni caso, le postazioni non sono utilizzabili a meno di 1 km dal segnale che impone la velocità.

Eccezione per evitare la segnalazione:

- Se lo strumento di controllo della velocità è installato a bordo del veicolo di Polizia Stradale (c.d. “accertamento ad inseguimento”)
- In tutti gli altri casi (post fisse o mobili) la segnalazione è obbligatoria, sia del posto di controllo che della postazione.

CONTROLLO DELLA VELOCITÀ CON STRUMENTI

La previsione normativa si riferisce unicamente ai casi in cui i dispositivi siano finalizzati al **controllo remoto** delle violazioni e cioè siano collocati ex art. 4 l. 168/2002 e **non riguarda i casi in cui l'accertamento avvenga con la presenza di un organo di polizia stradale.**

Non vale per postazioni dinamiche con la presenza degli accertatori;

Fuori dai centri abitati, per la distanza di 1 km dopo il segnale indicante il limite di velocità non potranno esserci postazioni per il controllo a distanza della velocità; **potranno però esserci le postazioni mobili.**

SEGALE DA RISPETTARE

Se presenti intersezioni stradali che impongono la ripetizione del segnale, la distanza va calcolata dal segnale ripetuto (art. 104 reg) - Ministero Interno del 29.12.2010.

Non si calcola la distanza dall' ultimo cartello utile, qualora il limite imposto sia uniforme su un tratto stradale in cui avviene il controllo e il segnale di limite di velocità sia ripetuto lungo il tratto in assenza di intersezioni - Ministero Interno 29.12.2010.

L'ultimo segnale incontrato dall'utente e quello a cui riferire la distanza di 1 km, a meno che sia una mera ripetizione e non vi siano intersezioni - Ministero Trasporti 8.4.2011 .

RIEPILOGO SULLE DISTANZE

Il D.L. 117 del 3.8.2012: prevede l'obbligo di segnalare e rendere visibili le postazioni di controllo della velocità;

Il OM 15 ago 2007 (Trasporti): da attuazione a quanta sopra;

Il Dir Min Int 14 ago 2009: dir “Maroni”;

La Legge 29.7.2010 n. 129: prevede un dm su collocazione e uso degli autovelox ma fuori dei centri abitati devono essere (tutti, ndr) a 1 km dal segnale di velocità; Circ. Min. Int. 12 ago 2010: **il limite e solo per autovelox fissi.**

FERMARE IL VEICOLO O CONTESTARE?

a) Su strade ex art. 4 L. 168/2002 e sempre ammessa la contestazione differita; -

b) Su altre strade, è ammessa la contestazione differita (art. 201 c. 1 bis lett. e) se l'apparecchio è usato sotto il controllo dell'operatore e:

- in base alle caratteristiche tecniche dello strumento;
- se impossibile fermare il veicolo in tempo utile.

c) Se non sussistono a) e b) bisogna organizzarsi per fermare il veicolo **oppure indicare il motivo nel verbale.**

CONTROLLI E TARATURE DELLO STRUMENTO

Non sono necessari se non previsti dal manuale, non sono assolutamente previste tarature.

Le fotografie vanno visionate solo in ufficio (non spedite!).

Omologazione:

- tutti i dispositivi di controllo devono essere omologati, cioè “approvati” ex art. 345 c. 2 reg. dal Ministero Infrastrutture e Trasporti. L'approvazione certifica l'idoneità tecnica per quell'uso e l'omologazione certifica la rispondenza a determinate specifiche tecniche. L'approvazione decade dopo 20 anni. **Lo strumento la cui omologazione non è più valida non può più essere commercializzato ma utilizzato (Cass. 12056/2009).**

Gli strumenti devono essere nel “possesso” dell'organo di Polizia stradale (proprietà, comodato, leasing) e sempre nella loro “disponibilità”.

Sono delegabili attività complementari (montaggio apparecchi, sviluppo fotografico, rimozione supporti); meglio se presenti dei tecnici (Cass. 29388/2011).

CRONOTACHIGRAFO:

- verifica il rispetto dei limiti di velocità con i dati provenienti dal cronotachigrafo;
- Detrarre la tolleranza fissa dalla velocità indicata dall'apparecchio;
- La contestazione si estende a tutto il viaggio;

PEDAGGI AUTOSTRADALI:

Anche il biglietto di pedaggio è uno strumento utile per la verifica della velocità:

Tramite le indicazioni stampigliate si calcola la velocità media);

Si può correggere l'errore relativo a favore del trasgressore:

- 5% per velocità inferiore a 70 km/h;
- 10% per velocità fra 70 km/h e 130 km/h;
- 15% per velocità di oltre 130 km/h.

NUOVA CATEGORIA DI SEGNALI:

E' importante prestare attenzione ai tabelloni luminosi rilevatori della velocità in tempo reale dei veicoli in transito, che sono stati introdotti dall'art. 7 L. 120/2010 all'interno dei segnali luminosi ex art. 41 cds.

Da tenere sempre presente:

- Il controllo a distanza, senza agenti presenti, è effettuabile solo su strade A e Be su strade C e D individuati con decreto prefettizio;
- Le postazioni di controllo devono sempre essere ben visibili;
- La presenza degli agenti è consentita ovunque.

SUPPORTI AL CONTROLLO DELLA VELOCITÀ

Speed check e simili: è regolare il loro utilizzo?

Approfondimento curato da Fabio di Mita direttore amministrativo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. (tratto dal mensile **"La Voce"** dei vigili urbani).

La velocità urbana sembra giungere da una nuova metodologia di controllo basata sull'utilizzo di supporti ad alta visibilità da cui a turno effettuare una vera e propria attività di rilevazione della velocità.

Questa nuova metodologia operativa, che si può definire come una sorta di versione cittadina del dispositivo SICVE (TUTOR), in quanto tali supporti sono presenti all'interno di centri abitati (soprattutto su direttrici percorse da traffico extraurbano in attraversamenti dove si preferisce piazzarli per la **loro caratteristica fondamentale**:

l'effetto deterrente prolungato, ripetuti a poche centinaia o decine di metri l'una dall'altra in modo da dissuadere le accelerazioni consuete non appena si oltrepassa un apparecchio, anche se con logiche completamente diverse, dovrebbe ottenere lo stesso effetto di **"percezione costante del controllo"** e conseguenziale rispetto del limite di velocità da parte degli automobilisti, considerata l'installazione a margine della strada di una serie di colonnine, colorate e visibili dagli automobilisti, recanti l'indicazione della presenza del controllo elettronico della velocità.

In tal caso l'utilizzo dei supporti può fungere da semplice dissuasore oppure alloggiando al proprio interno in modalità **"random"** le apparecchiature di controllo. Tuttavia, a prescindere della messa in funzione o meno dell'apparecchiatura di controllo, il ripetersi in serie di tali colonnine rende costante l'effetto dissuasivo lungo tutto il tratto di strada coperto, durante tutte le 24 ore (in quanto i box di notte sono resi visibili e rifrangenti).

DUBBI E PERPLESSITÀ

A seguito della nuova metodologia, non sono mancati dubbi e perplessità circa il regolare utilizzo del sistema che hanno accampato una presunta irregolarità legata alla mancanza di omologazione dei sistemi usati come supporto al controllo.

A tal riguardo vediamo di fare chiarezza partendo proprio dalle interpretazioni e precisazioni in materia fornite dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il ministero, con una recente nota, ha ribadito che i manufatti in oggetto non sono inquadrabili in alcuna delle categorie previste dal nuovo codice della strada (decreto legislativo 285/1992) e dal connesso regolamento di esecuzione e di attuazione (dpr n. 495/1992), e dunque per essi non risulta richiesta alcuna approvazione, ai sensi dell'articolo 45 comma 6 del codice e dell'articolo 192 comma 3 del regolamento.

Poiché i manufatti in questione non possono essere classificati come impianti, in quanto privi di qualsivoglia dispositivo deputato alla specifica funzione, essi non possono essere ricondotti dalla nuova disciplina introdotta dal suddetto articolo 60 legge n. 120/2010.

I MINISTERO HA INOLTRE PRECISATO CHE:

“L’eventuale impiego come componenti della segnaletica non può essere autorizzato in quanto i manufatti non sono riconducibili ad alcuna delle fattispecie previste dal vigente Regolamento. Allo stato attuale, a parere di questo Ufficio, l’unico impiego consentito è quello che prevede l’installazione al foro interno di misuratori di velocità di tipo approvato, per un utilizzo anche non continuo; in tal caso si applica la disciplina vigente in materia di controllo della velocità”.

Box (speed-test) posizionamento stabile sulla carreggiata stradale

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione e i Sistemi Informativi e Statistici Direzione Generale per la Sicurezza Stradale Divisione II Prot. n. 402 - 17/01/2013.

Oggetto: **Box (speed-test) posizionamento stabile sulla carreggiata stradale**. Quesito. Rif. prot. n. 350 del 11.01.2013. Con riferimento a quanto esposto nel quesito in oggetto, si premette che il controllo della velocità all’interno dei centri abitati, su strade urbane di tipo E e F, pur potendo dar luogo alla contestazione non immediata della violazione ai sensi dell’art. 201, c. 1-bis, lett. e), del Codice (DLgs n. 285/1992), deve necessariamente essere condotto con la presenza degli organi di polizia stradale, e non richiede l’intervento prefettizio, in quanto l’attività non ricade nelle fattispecie previste dall’art. 4 del D.L. n. 121/2002, convertito con modificazioni dalla L. n. 168/2002 e successive modifiche.

Ciò premesso, a parere di questo Ufficio, all’interno di centri abitati con popolazione inferiore a diecimila abitanti, l’installazione dei manufatti in argomento è comunque soggetto a nulla osta da parte dell’ente proprietario della strada.

Si conferma che l’unico impiego consentito è quello che prevede l’installazione al loro interno di misuratori di velocità di tipo approvato, ovvero quando è previsto, nell’ambito delle strategie di controllo delle infrazioni, adottate dagli organi di polizia stradale. un ricorso frequente all’utilizzo di box di contenimento per collocarvi un rilevatore mobile.

Al riguardo si osserva che una collocazione fissa non implica necessariamente un’attività di rilevamento continuativa, e pertanto non è necessario rimuovere i manufatti dopo l’effettuazione del servizio.

Si resta a disposizione per ogni eventuale ulteriore chiarimento.

IL DIRETTORE GENERALE
(Dr. Ing. Sergio DONDOLINI)

IN POCHE PAROLE APPARE CHIARO CHE

quando l’omologazione è necessaria, la stessa è esplicitamente richiesta dal codice della strada (articolo 192 del reg. esec. codice della strada) per i “**supporti**” **in esame non è necessaria.**

Difatti, nel caso dei box di contenimento dell’ apparecchiatura di controllo, il Codice della Strada non ha previsto alcuna prescrizione specifica, ne tantomeno alcuna autorizzazione né omologazione, a prescindere dalla tipologia, dalle caratteristiche e dalla funzione che gli stessi abbiano.

Secondo il Ministero l’unico impiego possibile dei “supporti” può avvenire con l’ installazione al loro interno di misuratori di velocità di tipo approvato, insieme alla presenza della pattuglia di polizia locale a presidio della postazione **Speed-Check**, come da normativa vigente.

ULTERIORI PRECISAZIONI

A conferma di quanto sopra esposto, lo stesso Ministero con altra **nota ha fatto presente come deve essere verificata la possibilità di alloggiare all’ interno delle “colonnine” in questione i dispositivi misuratori, con particolare riguardo alle eventuali condizioni interne suscettibili di pregiudicarne il funzionamento.**

EFFETTO DETERRENTE

Ovviamente, per ragioni di costi, la maggior parte delle postazioni è vuota:

la deterrenza sta nel fatto che il guidatore non può sapere in quale di esse si trova un rilevatore (che peraltro può essere facilmente trasferito dall’una all’ altra), ma la condizione importante e fondamentale al fine di rendere funzionale ed operativa tal metodologia di controllo è quella di apporre sistematicamente e periodicamente i dispositivi all’interno dei supporti ed accertare l’eventuale superamento dei limiti di velocità, al fine di mantenere “credibile” il sistema agli occhi dei medesimi utenti ed inalterata nel tempo la sua efficacia.

In caso contrario gli utenti non acquisirebbero quella coscienza ed educazione necessarie ad indurre spontaneamente a limitare la velocità di guida senza ricorrere all’uso sistematico ed impopolare della sanzione e senza ricorrere a mezzi di dubbia legalità (e di grossa pericolosità ed invasività) come i dossi rallentatori e regolatori semaforici.

Accertata la legittimità per l’impiego dei supporti in questione, di seguito andiamo a valutare quale deve essere la corretta procedura operativa da adottare.

CODICE DELLA STRADA

PROCEDURA CORRETTA: POSTAZIONI PRESIDATE

Come è noto nei centri abitati la legge non consente l'utilizzo di postazioni di controllo della velocità totalmente automatiche (controllo a distanza ai sensi dell'**articolo 4 della legge 168/2002**), pertanto tali postazioni devono essere presidiate con la presenza di un agente che deve verificare il corretto funzionamento del dispositivo.

VERIFICHE SUI TRATTI URBANI

Pertanto, anche il dispositivo automatico di controllo inserito all'interno del supporto, dovrà essere presidiato, ma in caso di accertamento dell'infrazione non sarà obbligatoria la contestazione immediata, in quanto la procedura di controllo viene effettuata ai sensi e alle condizioni contemplate dall'articolo 201, comma *1-bis*, punto e), del codice della strada.

Alcuni hanno escluso un utilizzo di tali manufatti in quanto potrebbero essere potenziali "insidie stradali" per gli utenti della strada.

A tal riguardo si ricorda che per "insidia stradale" si deve intendere, come confermato dalla giurisprudenza della Corte di Cassazione, una situazione di non visibilità oggettiva dell'ostacolo, e cioè una situazione di pericolo caratteristici propri dell'insidia.

Nel caso di specie parliamo di manufatti che vengono apposti al di fuori della carreggiata al pari della segnaletica verticale, ai cassonetti dei rifiuti, ai pali della luce, agli alberi di basso e alto fusto ecc. che sono più che visibili oltre ad essere realizzati con materiali che, in caso di collisione, produrrebbero senza dubbio meno danni all'incidentato rispetto ad un potenziale impatto con un albero o un palo della luce.

Da un punto di vista operativo, qualora i supporti dovessero essere installati su strade urbane di scorrimento, oppure sulle extraurbane ordinarie, se il prefetto non ha autorizzato i controlli automatici in quei tratti ai sensi dell'**articolo 4 della legge 168/2002**, non è possibile utilizzare dispositivi per il rilevamento a distanza della velocità apposti all'interno dei medesimi supporti.

Alcuni ipotizzano che i dispositivi confermati dalla giurisprudenza della automatici posti all'interno dei supporti in esame possano essere utilizzati in automatico anche su strade urbane ordinarie, contestando ai trasgressori non l'eccesso di velocità ma la semplice velocità pericolosa, punita più lievemente ed entrata, con la riforma del codice della strada (**vedi legge 120/2010**) fra le infrazioni accertabili con apparecchi automatici.

A tal riguardo va precisato che l'**art. 201, comma 1-bis, punto g-bis), del codice della strada**, prevede che tali apparecchi debbano avere un'omologazione specifica, il che significa che il Ministero dovrebbe accertare se un rilevatore è in grado di distinguere in ogni momento se in un certo contesto una certa velocità è pericolosa o no.

Non essendo stato omologato alcun dispositivo con tale funzionalità da parte del Ministero, tale ipotesi operativa, quindi, al momento non risulta fattibile. Sono le strade urbane quelle su cui si registra il maggior numero di sinistri in assoluto e dove, paradossalmente, esistono molte più difficoltà a contrastare efficacemente le condotte illecite, sia per carenze tecniche, sia per limiti normativi, sia per problemi legati alle polemiche e ai pregiudizi sui controlli "finalizzati alla cassa".

PRESEGNALAZIONE E VISIBILITÀ

Per quanto concerne la presegnalazione e la visibilità dei supporti, questi a prescindere se vengono apposti su strade urbane o extraurbane- anche se garantiscono una luminosità notturna devono rispettare le modalità e le condizioni dettate dalla normativa vigente.

In particolare, l'articolo 142, comma 6- *bis*, codice della strada impone che le postazioni di controllo per il rilevamento della velocità siano:

- a) preventivamente segnalate;
- b) ben visibili.

Il rispetto delle esigenze di informazione dell'utenza, allo scopo di fornire la massima trasparenza all'attività di prevenzione realizzata con l'impiego di apparecchiature di controllo della velocità, deve essere garantito mediante l'uso di segnali stradali o di dispositivi di segnalazione luminosa.

MODALITÀ DI IMPIEGO

Le caratteristiche e le modalità di impiego dei segnali e dei dispositivi di segnalazione luminosa sono state stabilite con decreto adottato dal ministro dei Trasporti, di concerto con il ministro dell'interno, in data 15 agosto 2007.

In proposito, nel rinviare a tale provvedimento per quanto concerne le indicazioni relative al contenuto del messaggio, si precisa che:

a) il decreto non fissa una distanza minima tra il segnale stradale o il dispositivo luminoso di preavviso e la postazione di controllo a cui si riferisce ma, più genericamente, stabilisce che tale distanza deve essere "**adeguata**", in relazione alla velocità locale predominante.

Salvo casi particolari, in cui l'andamento plano-altimetrico della strada o altre circostanze contingenti rendono consigliabile collocarlo ad una distanza diversa, si può ritenere che tra il segnale e il dispositivo luminoso e la postazione di controllo possa essere **“adequata”** la distanza minima indicata, per ciascun tipo di strada, dall'articolo 79, comma 3, reg. esec. codice della strada per la collocazione dei segnali di prescrizione;

b) la distanza massima tra il segnale stradale o il dispositivo luminoso che indica la presenza della postazione di controllo e la postazione stessa non può essere superiore a km 4 e tra il segnale o dispositivo e la postazione non devono essere presenti intersezioni o immissioni laterali di strade ad uso pubblico;

c) le caratteristiche costruttive dei segnali stradali utilizzabili (forma, colore di fondo, dimensioni dei caratteri, ecc.) sono quelle previste dal reg. esec. codice della strada per i segnali di indicazione; per i dispositivi luminosi a messaggio variabile, invece, occorre far riferimento alle disposizioni dell'art. 170 del medesimo regolamento.

L'informazione sulla presenza della postazione di controllo, sia fissa che temporanea deve essere fornita attraverso la collocazione di idonei segnali stradali di indicazione, anche a messaggio variabile, che possono essere installati, in via provvisoria o definitiva, ad adeguata distanza dal luogo in cui viene utilizzato il dispositivo di rilevamento secondo le indicazioni del decreto ministeriale 15 agosto 2007.

POSTAZIONI TEMPORANEE

Per le postazioni temporanee possono essere utilizzati segnali collocati in modo permanente sulla strada solo quando la posizione dei dispositivi di rilevamento sia stata oggetto di preventiva pianificazione coordinata ed il loro impiego in quel tratto di strada non sia occasionale, ma, per la frequenza dei controlli, assuma il carattere di sistematicità

limitatamente alle postazioni temporanee di controllo, l'esigenza di informazione preventiva può essere soddisfatta anche attraverso l'impiego di dispositivi luminosi a messaggio variabile, installati su veicoli e collocati ad adeguata distanza dalla postazione stessa, conformemente alle indicazioni fornite dal citato decreto ministeriale 15 agosto 2007.

Tutte le segnalazioni in argomento dovranno essere comunque collocate in condizioni di sicurezza e in modo da consentirne il tempestivo avvistamento da parte degli utenti in transito per la tutela dell'incolumità degli operatori di polizia.

Per quanto riguarda le postazioni con dispositivi automatici di rilevamento a distanza della velocità, senza la presenza dell'agente accertatore, devono essere rese ben visibili attraverso la collocazione su di esse di un segnale di indicazione riportante il simbolo dell'organo di polizia operante conforme a quelli previsti dall'articolo 125 reg. esec. codice della strada, ovvero breve descrizione della denominazione del corpo o servizio di polizia operante se non riconoscibile attraverso uno specifico simbolo.

Le postazioni di controllo temporanee presidiate dall'agente accertatore devono essere rese ben visibili ricorrendo, ove possibile, all'impiego di autoveicoli di servizio con colori istituzionali ovvero con l'utilizzo di un segnale di indicazione dell'organo operante conforme a quello previsto per le postazioni di rilevamento a distanza, da apporre nelle immediate vicinanze della postazione.

In alternativa, quando sia utilizzato un veicolo di serie nella disponibilità della pubblica amministrazione, la visibilità della postazione è garantita con la collocazione sul veicolo o in corrispondenza di esso di un segnale conforme a quello previsto per le postazioni di rilevamento a distanza, ovvero tenendo in funzione il dispositivo luminoso supplementare a luce lampeggiante blu. Ove il rilevamento della velocità venga effettuato dal lato opposto al senso di marcia con dispositivi omologati per tale utilizzo, la visibilità della postazione è garantita dall'installazione sul lato di marcia, ovvero in entrambi i lati se l'attività di controllo viene effettuata su entrambi i sensi di marcia, di un segnale di indicazione dell'organo operante conforme a quello previsto per le postazioni di rilevamento a distanza, da apporre nelle immediate vicinanze della postazione. In quest'ultimo caso, deve essere sempre e comunque garantita, per entrambi i sensi di marcia, la presenza della segnaletica di presegnalazione delle postazioni.

In sintesi, rendere visibile il simbolo dell'organo di polizia operante conforme a quelli previsti dall'articolo 125 reg. esec. codice della strada attraverso la collocazione di un segnale contenente il simbolo sul supporto ovvero apponendo il simbolo sul medesimo supporto, ed in entrambi i casi con dimensioni congrue a soddisfare l'avvistabilità del segnale in relazione alla velocità predominante della strada dove sono collocati i supporti soddisfa il requisito della visibilità della postazione di controllo.

Si suggerisce di adottare la procedura di visibilità sopra descritta per ogni supporto apposto anche se privo del dispositivo di rilevamento, in modo da evitare di produrre "letteratura" per utenti della strada, tale da far apprendere ai medesimi quando è presente il dispositivo di controllo all'interno del supporto, collegandolo alla presenza o assenza del simbolo.

Inoltre, al fine di evitare ulteriori confusioni procedurali tali da identificare allo stesso modo **“visibilità”** e **“presidio”**, si ritiene opportuno chiarire i due termini: con il primo si deve garantire la percezione della presenza della postazione di controllo agli utenti della strada; con il secondo si richiede la presenza dell' agente accertatore che deve verificare la corretta funzionalità del dispositivo durante l' attività di accertamento, e ciò non significa che deve essere necessariamente visibile anche lo stesso agente, che potrebbe, tra l'altro, effettuare il controllo richiesto anche con un sistema wi-fi in prossimità o nelle immediate vicinanze della postazione.

Secondo il Ministero l'unico impiego possibile dei “supporti” può avvenire con l'installazione al loro interno di misuratori di velocità di tipo approvato, insieme alla presenza della pattuglia di polizia locale a presidio dello Speed-Check, come da normativa vigenti.

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

In conclusione, una volta che è stata dimostrata la legittimità dell'utilizzo dei supporti in esame per le considerazioni di diritto e i presupposti di fatto sopra esposti. il loro utilizzo non è stato vietato né dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti e né dal ministero dell' Interno ed una volta chiarita la corretta procedura operativa da adottare, rimane da verificare se i proprietari delle strade possano impedire l'apposizione ovvero l'utilizzo dei manufatti in esame agli operatori di polizia stradale appartenenti ad amministrazione diverse (per es. polizia locale che vuole effettuare i controlli con i supporti su una strada provinciale).

A mio parere - ribadisce Fabio Dimita - e salvo diverso avviso da parte del competente ministero dell'Interno, a cui è affidato il coordinamento dell'attività di polizia stradale, se ai supporti in esame viene riconosciuta la natura giuridica di “dispositivi di ausilio” all'attività di controllo ed accertamento su strada, e considerato il fatto che questi non sono stati riconosciuti come “segnaletica” da parte del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, **gli enti proprietari delle strade non possono opporsi** alla apposizione dei supporti condizione che questi non interferiscano in modo sostanziale con la segnaletica presente su strada ovvero condizionino in modo pericoloso la guida degli utenti della strada, fino a condizionare in negativo l'andamento dei flussi di traffico (per es. l'apposizione di un supporto in curva nel tratto a ridotta visibilità).



A.U.S. srl

Sede legale e Uffici:
V.le Marconi 5 - 62036 Pieve Torina (MC)
Tel. +39 0737 518107 Fax +39 0737 612233
Mob. 335.5213307

info@dissuasorivelocita.com
info@aus-srl.net
www.aus-srl.net