

Autovelox in città motivati dal tasso di incidenti e dai limiti non ridotti

Controlli di velocità

I vincoli previsti dall'ultima bozza del Dm attuativo atteso da 14 anni

Fra due postazioni distanza minima da 500 a 4mila metri secondo il tipo di strada

Silvio Scotti

Sipercepisce un clima di attesa, dopo le polemiche sugli incassi derivanti dagli autovelox e il conseguente annuncio di Matteo Salvini, a febbraio, su una restrizione normativa del loro utilizzo. Il ministro delle Infrastrutture alludeva al decreto ministeriale sulle «modalità di collocazione e uso» degli apparecchi per i controlli da remoto, cioè non presidiati da agenti, obbligatorio da 14 anni (legge 120/2010, articolo 25, comma 2) e da allora impantanato in giri di bozze di modifica, con cui si cerca di conciliare le esigenze della sicurezza e, secondo alcuni, quelli delle casse degli enti locali. Inoltre, non va dimenticato che alla questione sono interessati anche i fornitori delle apparecchiature. A poche settimane dalle ultime polemiche, era stato concordato un testo più restrittivo sulla collocazione degli apparecchi, con specifici e pregnanti obblighi di motivarne l'impiego. Di seguito, indichiamo le novità del testo, in attesa di sapere se saranno riviste.

Le motivazioni

Il primo obbligo stringente per l'ente

proprietario, nelle strade extraurbane secondarie, urbane di scorrimento, urbane di quartiere, urbane ciclabili, locali urbane ed extraurbane, itinerari ciclopedonali urbani ed extraurbani, consiste in una specifica valutazione, che dovrà sfociare in un documento scritto e consultabile da cui emerga la presenza di un'alta incidentalità o la notevole difficoltà di fermare subito i trasgressori.

Nel primo caso, l'incidentalità dovrebbe differenziarsi in modo significativo dalla media di sinistri nel territorio, ed essere documentata da una analisi del quinquennio precedente sul numero di incidenti e le loro cause e tipologie; il tutto corredato da uno studio statistico e dalla individuazione precisa dei tratti interessati.

Nella seconda ipotesi, l'ente proprietario dovrà documentare, secondo parametri precisi, l'impossibilità o l'elevata difficoltà, considerando anche alcune condizioni prestabilite:

- 1 presenza di più corsie o comunque caratteristiche della strada tali da non consentire di fermare i veicoli in condizioni di sicurezza;
- 2 sviluppo plano-altimetrico della strada tale da limitare la visibilità, incidendo in negativo sulla possibilità di far arrestare i veicoli in sicurezza;
- 3 condizioni ambientali tipiche dei luoghi (per esempio, nebbia);
- 4 condizioni specifiche del traffico, per intensità o composizione (per esempio, mezzi pesanti).

È chiaro che di fatto l'elemento preponderante della valutazione sarà nelle caratteristiche della strada, soprattutto l'assenza di spazi di arresto.

La bozza di Dm detta condizioni diverse per il posizionamento, a seconda che le postazioni siano fisse o mobili. Queste ultime sono presidiate

da agenti e rientrano nel perimetro del Dm solo se il trasgressore non viene fermato subito, caso in cui la notifica si fa all'intestatario del veicolo (come nei controlli da remoto).

Le postazioni fisse

Per le strade extraurbane, la distanza minima tra due diversi dispositivi di rilevamento della velocità puntuale deve essere almeno di:

- 4mila metri sulle autostrade;
- 3mila sulle extraurbane principali;
- mille sulle altre extraurbane.

Sono previste ulteriori limitazioni, ancora in fase di definizione, in relazione alla segnaletica, tuttavia senza portata innovativa di grande rilievo.

Regole più stringenti per le strade urbane. In prima battuta, si dovrà valutare, in alternativa, il posizionamento di sistemi di rallentamento (come i dossi). Solo se la valutazione sarà negativa si potrà collocare la postazione autovelox fissa e, comunque, con ulteriori condizioni: distanza di almeno 500 metri l'una dall'altra e divieto di installazione dove il limite è di oltre 20 km/h inferiore a quello generale per il tipo di strada (50 km/h).

Sulle strade urbane di scorrimento, di quartiere e locali il controllo sarà legittimo solo con un limite non inferiore a 50 km/h. Limiti più bassi andranno giustificati da precise condizioni oggettive della strada, che nel caso delle strade di scorrimento saranno ammissibili solo per tratti non inferiori a 400 metri.

Sei mesi per adeguare gli impianti non a norma e poi rimozione. Tutor vietati in ambito urbano se ci sono svincoli

Il limite che rende legittima la postazione scende a 30 km/h per strade urbane ciclabili e per itinerari ciclopedonali, con l'ulteriore condizione, per questi ultimi, che il limite riguardi un tratto di strada di almeno 250 metri.

Le postazioni mobili

Sulle strade extraurbane il rilevatore si potrà collocare su tratti ove il limite di velocità non sia inferiore di oltre 20 km/h a quello generale per il tipo di strada, salvo criticità del tracciato che impongano limiti più bassi, purché su tratti che, a seconda delle strade, variano da 200 metri a 2 km. Anche per le postazioni mobili varranno le distanze minime fissate per quelle fisse.

Ma in ambito urbano, la questione diventa più complessa: le condizioni sono identiche a quelle per gli impianti fissi, con l'ulteriore limitazione che, per quanto riguarda le distanze da altri punti di rilevazione delle velocità, dovranno essere tenute in considerazione anche le postazioni fisse.

Tutor in città

I sistemi di controllo velocità media (Tutor e simili), in ambito urbano, saranno ammessi solo sulle strade di categoria D (urbane di scorrimento), a condizione che i tratti controllati non abbiano svincoli o diramazioni, abbiano limiti di velocità uniformi e la distanza minima tra i due punti di rilevamento sia almeno di 500 metri.

Gli impianti già esistenti

Una ulteriore problematica si profila per gli impianti già esistenti. La bozza di Dm prevede che vadano adeguati alle nuove disposizioni entro sei mesi dall'entrata in vigore del Dm. In caso contrario, andranno rimossi.