L’eccesso di velocità nelle recenti riforme legislative: la legge n. 156/2021 e la predisposizione del decreto sugli autovelox

10 Gennaio 2022

---

di Benedetta Vivarelli

Molteplici sono i profili di cambiamento introdotti dalla riforma, ma quello che emerge in prima battuta è l’implementazione dei principi ispiratori dell’intera disciplina del Codice della Strada: alla tutela della sicurezza sono adesso equiparate la tutela della salute delle persone e dell’ambiente nella circolazione stradale, quali “*finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato*” (art. 1 Codice della Strada). Ciò, tuttavia, non costituisce un’asserzione meramente teorica o ideologica, ma trova sfogo concreto in istituti e articoli ben determinati, modificati o riscritti per valorizzare e perseguire le finalità suddette.

Un nuovo tassello va ad aggiungersi nel panorama della legislazione sulla circolazione stradale. Anzi, a dire il vero i tasselli sono due: uno vigente, l’altro ancora potenziale. Il riferimento è, da un lato, alla recente riforma normativa entrata in vigore a novembre del 2021 con la legge n. 156, che ha introdotto rilevanti novità nel Codice della Strada, e dall’altro lato al decreto di riforma degli *autovelox*, che dovrebbe vedere la luce nei primi mesi di questo nuovo anno.

Soffermandosi, in questa sede, sugli aspetti collegati al tema dell’eccesso di velocità, si osserva che la novella legislativa ha in parte modificato gli oneri a carico degli enti coinvolti nell’accertamento delle relative violazioni (art. 142, comma 12*quater* Codice della Strada).
Più nel dettaglio, agli enti locali, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al Ministero dell’Interno è adesso imposta la pubblicazione telematica della relazione annuale sui proventi derivanti da sanzioni per violazione di limiti di velocità (oltre che più in generale sui proventi derivanti dall’accertamento di violazioni del Codice della Strada); la stessa relazione deve altresì illustrare gli interventi connessi all’utilizzo di tali risorse.

Nello stesso senso rileva la nuova definizione di *utente vulnerabile della strada* (art. 3, comma 1, n. 53*bis* Codice della Strada), comprensiva di categorie di soggetti a cui il Legislatore dedica una tutela particolare dai pericoli connessi alla circolazione stradale.
Come spesso accade in altri settori, le anzidette modifiche derivano, in larga misura, dall’ordinamento europeo, ove il problema della sicurezza stradale assume sempre più rilievo anche in un’ottica di integrazione ed omogeneità tra gli ordinamenti degli Stati membri.

L’inosservanza dell’obbligo suddetto comporta una riduzione del 90% della percentuale dei proventi spettanti agli enti locali.
Si tratta, in linea generale, di una modifica diretta a incrementare gli obblighi di trasparenza delle pubbliche amministrazioni nei confronti dei privati. Tuttavia, nel settore specifico in esame, a tale riforma può essere attribuito un significato ulteriore e più forte: l’accesso da parte di ogni cittadino ai dati sui proventi di violazioni dei limiti di velocità configura una volta per tutte i controlli, specie se derivanti da *autovelox*, quali strumenti a tutela della sicurezza stradale.

Si tenga conto, in questa prospettiva, che per legge le somme connesse alle sanzioni per violazione dei limiti di velocità devono essere impiegate dagli enti per interventi di manutenzione e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali e dei relativi impianti, oltre che al potenziamento delle attività di controllo.

Ognuno, pertanto, con il semplice accesso al sito internet dell’ente (o del Ministero) potrà verificare l’effettivo impiego delle cifre anzidette secondo le destinazioni di utilità pubblica imposte dalla legge.

E veniamo adesso all'altro tassello citato, e quindi alla novità *de jure condendo*.
Dopo anni di attesa il Governo ha recentemente annunciato l'elaborazione entro i primi mesi del 2022 di un decreto sui sistemi di rilevazione automatica della velocità: la bozza dovrà essere sottoposta alla valutazione della Conferenza stato-città-autonomie locali.
Il testo normativo è ancora in fase di scrittura, ma il Ministero delle Infrastrutture ha anticipato alcuni dei principali profili di intervento.
In via preliminare è prevista una valutazione di adeguatezza dei limiti di velocità vigenti, ad opera degli enti gestori stradali: tale operazione sarebbe prodromica all'installazione dei dispositivi automatici di rilevazione della velocità.
Per quel che attiene, più specificamente, gli *autovelox*, l'intervento normativo si propone di individuarne in modo chiaro e omogeneo le regole di collocazione e di utilizzo.
Secondo le prime anticipazioni ministeriali, il posizionamento delle postazioni fisse di rilevazione della velocità dovrà essere concertato con il coordinamento tra i diversi organi di polizia preposti al controllo per scongiurare sovrapposizioni, interferenze e pluralità di sanzioni nell'ambito del medesimo tratto stradale.
In quest'ottica, il decreto avrà l'obiettivo di superare le attuali criticità connesse alla collocazione degli *autovelox*, peraltro oggetto di ampio contenzioso giudiziario.
Ad oggi, queste sono le sole informazioni che sono emerse.

A uno sguardo attento, tuttavia, non può sfuggire che le criticità dei sistemi di rilevazione automatica della velocità non sembrano limitarsi all'installazione degli apparecchi, ma investono, altresì, le procedure di approvazione e omologazione, nonché la disciplina sulla segnalazione degli stessi.

Quanto al primo profilo, l'installazione di nuovi dispositivi di misurazione della velocità segue una procedura eccessivamente complicata: è prevista infatti l'adozione di un decreto prefettizio con cui individuare le strade, diverse dalle autostrade o dalle strade extraurbane principali, in cui installare i dispositivi. E ciò sulla base di parametri quali il tasso di incidentalità, le condizioni strutturali, plano-altimetriche e di traffico per le quali non è possibile il fermo di un veicolo senza arrecare pregiudizio alla sicurezza della circolazione, alla fluidità del traffico o all'incolumità degli agenti operanti e dei soggetti controllati.

Quanto al secondo aspetto, gli apparecchi dedicati alla misurazione della velocità sono solitamente approvati e non omologati dal Ministero e tale circostanza contrasta con la legislazione che sul punto presenta ambiguità interpretative. Sulla distinzione tra omologazione e approvazione si è peraltro formato un ampio contenzioso, fondato sull'invalidità delle sanzioni elevate da dispositivi di misurazione della velocità non omologati, ma semplicemente approvati. Quanto, infine, alla segnalazione, il vigente obbligo di presegnalamento e visibilità delle postazioni di controllo per la misurazione della velocità costituisce una limitazione all'effetto deterrente e preventivo del controllo della velocità. Oltre a ciò, è la stessa formulazione delle previsioni relative alla segnalazione ad aver generato un ampio contenzioso: in esse sono infatti disciplinati nei dettagli le caratteristiche (grafiche, di misura, di collocazione) dei segnali, nonché le distanze tra i segnali e i dispositivi. Ogni minima divergenza da siffatti modelli legali comporterebbe illegittimità della sanzione.

Con la conseguenza che i contenziosi instaurati – e la relativa giurisprudenza che va consolidandosi – finiscono per tutelare chi, pur avendo violato le regole della circolazione stradale, sfrutta a proprio vantaggio i *cavilli* della legge. Un risultato paradossale e palesemente in frizione con le finalità di sicurezza preventiva a cui è improntato il Codice della Strada.

Emerge, dalle brevi notazioni esposte, che il comune denominatore su cui sarebbe auspicabile un intervento legislativo è soprattutto l'estrema complessità e stratificazione delle discipline e delle procedure attualmente vigenti.
Non resta quindi che attendere l'annunciata emanazione del decreto ministeriale, con l'auspicio che con esso vengano risolte le più gravi problematiche attuali che rendono complesso l'utilizzo degli *autovelox* per un'effettiva funzione di tutela preventiva.