

Autovelox, i requisiti affinché siano funzionanti correttamente

Quello degli autovelox è una problematica molto delicata della quale più volte ci siamo occupati e sulla quale occorre fare ulteriore chiarezza.

Le regole sul corretto utilizzo ci sono dal 2010: l'obiettivo è la sicurezza e non il guadagno da parte dei comuni.

Cosa è richiesto affinché un autovelox sia correttamente funzionante?

Per determinare la corretta funzionalità di un autovelox, è necessario effettuare una disamina della normativa principale che regola gli strumenti di misura, come l'autovelox.

Un autovelox è uno strumento di misura e, come tutti gli strumenti di misura, deve rispondere a quanto prescritto dalla legge: il Regio Decreto del 23 agosto 1890, n. 7088, la legge 273/1991, che ha istituito il Sistema Nazionale di Taratura ed introdotto nell'ordinamento un corpus di norme di natura prettamente tecnica, il Decreto legislativo 19 maggio 2016, n. 84, la Direttiva 2014/32/UE, concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alla messa a disposizione sul mercato di strumenti di misura, così come modificata dalla direttiva (UE) 2015/13.

Il Ministero competente per gli strumenti di misura, come l'autovelox, è il MISE (Ministero dello Sviluppo Economico).

Il Codice della Strada e il suo Regolamento Attuativo determinano i requisiti che devono avere gli strumenti di misura come l'autovelox e sono disciplinati, in primis, dall'art. 45, il quale rimanda, a sua volta, all'art. 192 Regolamento di esecuzione ed attuazione del codice che si occupa dell'iter procedurale che dovrebbe avvenire in base a quanto specificato nel Decreto Attuativo, che ad oggi, tuttavia, non risulta emanato.

L'art. 345 citato Regolamento, determina solamente le modalità di approvazione, che consiste in un mero atto amministrativo, ma non va a sostituire l'omologazione che è l'iter tecnico che viene svolto dopo aver ottenuto l'approvazione.

L'art. 142 comma 6 del codice della strada così determina: "...le risultanze di apparecchiature debitamente omologate".

Fa, dunque, un netto distinguo. Non dice "da apparecchiature debitamente omologate o approvate"! E nemmeno dice "omologato il solo prototipo"!

È ben chiaro il concetto legislativo: "... le risultanze di apparecchiature debitamente omologate"!

Quindi le apparecchiature devono essere omologate...

Pertanto, tutte le apparecchiature devono essere omologate e non solo il prototipo.

Il legislatore, conscio della continua variazione componentistica costruttiva, ha voluto dare garanzia al consumatore, affinché si abbiano strumenti verificati fin dall'origine del loro funzionamento e non approvati solamente a livello amministrativo con un semplice atto di approvazione, come di fatto sono quelli attuali in circolazione, che risultano essere privi pure del loro decreto di approvazione ai sensi dell'art. 192 comma 7, Regolamento del Codice.

Uno strumento solamente approvato con atto amministrativo può essere utilizzato solo per fini statistici.

Sostanzialmente, oggi, vengono commercializzati e utilizzati strumenti privi di decreto di omologazione e di approvazione previsto dall'art. 192 comma 7.

Inoltre, manca anche il decreto attuativo, atto a determinare le modalità per effettuare le prove tecniche di verifica delle qualità dichiarate dal costruttore, della durata del decreto, delle manutenzioni, della taratura e successiva calibrazione, delle verifiche della corretta funzionalità durante il suo funzionamento e della corrispondenza alle norme internazionali.

Ad oggi, nessun autovelox ha i requisiti previsti dalla norma.

Per valutare il corretto funzionamento dell'autovelox è necessario metterlo a confronto con un altro strumento di rilevazione, o autovelox o rilevatore di flusso veicolare, come previsto dallo stesso Ministro con il Decreto Ministeriale n. 282 del 13 giugno 2017, al Capo 3, Capo 4 e Capo 5.

Ad oggi queste verifiche sono disattese, come altresì è disattesa la segnaletica di preavviso sia fissa che mobile.

Il disposto dell'art. 142, comma 6-bis prevede, invece, un obbligo di preventiva segnalazione di carattere generale, riferito a tutte le postazioni di controllo sulla rete stradale e a cui le modalità di attuazione, stabilite prima dall'art. 3 del decreto ministeriale 15 agosto 2007 ed ora dall'art. 7.3 dell'allegato 1 del decreto ministeriale 13 giugno 2017, n. 282, non possono derogare, in quanto introdotte con una fonte

normativa subordinata rispetto all'obbligo di preventiva segnalazione, sancito da fonte normativa avente rango legislativo.

In base al criterio gerarchico delle fonti di diritto ("Lex superior derogat inferiori"), nessun provvedimento normativo di rango inferiore può derogare ad una fonte normativa di rango superiore e/o fornire un'interpretazione difforme rispetto a quanto previsto da fonti normative di rango superiore. In caso di contrasto fra statuizioni di legge e decreto ministeriale, prevale sempre la norma di rango superiore, dovendo il Giudice ordinario disapplicare la fonte secondaria. (Cassazione II Civile n. 2959/21 - Cassazione 15 novembre 2016 n. 23245 - Cass. civ. Sez. II, 10.5.2006, n. 10715 -n. 1672 del 28 giugno 1966 -n. 3699 del 12 novembre 1958 -Cass. n. 1836/1975).

Per cui la fallacità costruttiva ne altererebbe i risultati?

Nel corso degli anni, si è avuto modo di dimostrare a livello giudiziale la fallacità costruttiva di questi strumenti, in quanto privi dei requisiti previsti dalla norma, soggetti a continua alterazione dei risultati a causa della rifrazione del sole, a causa della pioggia, della polvere, dell'umidità, della temperatura.

Per gli autovelox che utilizzano le sonde interrate, poi, le problematiche sono ulteriori.

Detti dispositivi, operando attraverso il campo magnetico con il passaggio di un veicolo, fanno sì che l'attivazione vari in base alla tipologia di veicolo, al suo peso, alla forma, al cambiamento climatico, alle interferenze elettromagnetiche, agli stessi strumenti elettronici installati sui veicoli nonché a molti altri fattori.

Ne deriva che questi sistemi possono essere utilizzati solamente come rilevamento di flusso per il quale non vi è necessità di precisione.

Dagli studi scientifici effettuati negli Stati Uniti da una società emerge quanto segue: poiché le onde elettromagnetiche risultano essere mutevoli sia in frequenza sia in ampiezza in base alla tipologia dei flussi dei veicoli, questi strumenti non possono essere utilizzati per determinare una misura corretta, ma solamente per rilevare i flussi veicolari.

Lo stesso può dirsi per quanto riguarda le rilevazioni tramite il sistema GPS in quanto erra di metri sulla misura, non è puntiforme per ragioni di sicurezza militare ed opera con ritardo sul rilievo.

Alla luce di ciò, si può affermare che nessun sistema, attuato finora, può determinare una corretta rilevazione della velocità, essendo una misura al contrario e derivata.

Gli strumenti in circolazione presentano questi requisiti?

No, purtroppo! Sul punto, gli Ermellini sono intervenuti in più occasioni.

Tra tutte, si veda, ad esempio, la sentenza n. 22158 emessa in data 23 maggio 2013, la quale ha delineato il reato di truffa a danno degli automobilisti.

Perché nonostante la normativa non ci sono regole chiare?

Le regole sono chiare. Il problema è che le stesse vengono interpretate da chi ha interessi economici a proprio favore, al fine di far cassa, seppur ciò sia vietato dalla legge.