

***5° GIORNATA DI STUDIO PER LA POLIZIA MUNICIPALE
Tortona, 16 Ottobre 2009***

Dissuasori di velocità e profili di responsabilità penali e civili della P.A.



Relazione a cura del Dott. Ezio Bassani

***Comandante del Corpo di Polizia Municipale di Serravalle Scrivia (AL)
Docente della Scuola di Formazione Regione Piemonte***

Non ho mai incontrato un uomo così ignorante dal quale non abbia potuto imparare qualcosa.
(Galileo Galilei)

L'odierna relazione vuole essere una attenta riflessione sui modi di pensare prima che di gestire il problema della sicurezza stradale in Italia; non vi è dubbio che l'obiettivo richiesto dall'Unione Europea di ridurre del 50% la mortalità in Italia entro il 2010 sia difficile da realizzare ma non è pensabile l'idea di avere un progetto disarmonico sulle strade del nostro Paese, lasciato in mano alla fantasia di Sindaci improvvisati tecnici e di funzionari recalcitranti al rispetto delle regole.

Vero è che vi è sempre da imparare, anche dalla persona più inesperta in materia, lo diceva già il grande Galileo qualche secolo fa, ma occorre affrontare il problema della sicurezza stradale con metodo, con tecnicismo e soprattutto nel rispetto delle regole; vorrei dire anche e soprattutto con il buon senso che ultimamente pare stia scomparendo dalla scena, vinto com'è dalla pressione che l'elettorato (e spesso amplificato da altrettanto improvvisati giornalisti locali) esercita sui Sindaci.

La sicurezza stradale non può essere argomento da bar, luogo in cui ci si incontra per discutere delle strategie calcistiche cui dovrebbe ricorrere il Marcello Lippi da Viareggio per ottenere migliori risultati calcistici (e tanto comunque il buon coach nostrano non sta a sentire nessuno ...), la sicurezza stradale è roba seria da affrontare con grande professionalità e non sull'onda dell'emotività.

Voglio da questo bellissimo palcoscenico lanciare un caloroso invito ai Sindaci, agli Assessori ma anche e soprattutto ai tecnici del traffico affinché si dedichino con maggior tecnicismo allo studio del problema della segnaletica stradale, causa spesso di eventi dannosi, purtroppo (e per fortuna ancora raramente) di incidenti stradali con esiti drammatici.

La riflessione non può prescindere da una domanda provocatoria: “ posto che vi sono migliaia di documenti falsi in circolazione, perché nessun Amministratore ha mai pensato di modificare il contenuto o la forma o anche la composizione chimica delle carte di identità ? “

In fondo sarebbe un tentativo, seppur empirico, di dare battaglia ad una crescente e pericolosa fenomenologia, potrebbe essere una risposta del Primo Cittadino ai molti truffati del suo Comune.

La risposta, scontata e banale, sarebbe quella che ciò non è possibile, perché il documento è realizzato secondo legge.

Come le strade, appunto.

E allora vorrei ricordare che ogni tentativo empirico, seppure anche dettato da fatti importanti non solo non è risolutivo dei problemi emergenti, anzi spesso li accresce ed in questa mia breve trattazione vorrei analizzare una specifica tematica, quella dei rallentatori di velocità, strumenti naturalmente destinati per caratteristiche a contrastare una delle maggiori cause di incidentalità, la velocità dei veicoli, appunto.

Pannelli luminosi con faccine che sorridono o che piangono a seconda della velocità rilevata, semafori che cambiano repentinamente colore e che frenano bruscamente il traffico in corsa, pericolosi dossetti che fanno sobbalzare i veicoli (con buona pace per i tecnici della motorizzazione e grande goduria per i meccanici della zona), attraversamenti pedonali dei colori più disparati e ultimamente finti autovelox e finti vigili con il risultato di creare pathos agli occasionali passanti in loco e ironici sorrisi da parte degli abituee della strada: questi sono solo alcuni degli arditi propositi messi in campo da quasi tutte le amministrazioni locali in palese violazione delle norme del codice della strada.

Ricordo a tutti che il codice della strada è legge dello Stato Italiano (**Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285**), meritevole di rispetto e dignità in subordine alla sola Costituzione della Repubblica e che al suo interno l'art. 14 statuisce, allo scopo di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione i poteri ed i compiti degli enti proprietari delle strade, fissandoli in numero di tre:

- a) la manutenzione, la gestione e la pulizia delle strade, delle loro pertinenze e arredo, nonché delle attrezzature, impianti e servizi,
- b) il controllo tecnico dell'efficienza delle strade e relative pertinenze,
- c) l'apposizione e manutenzione della segnaletica prescritta,

e questi compiti sono tutt'altro che residuali soprattutto se si pensa in chiave utilitaristica ai numerosissimi incidenti che ogni giorno capitano nelle città e che si sarebbero potuti evitare con una normale e diligente attività, omissione questa che chiama direttamente in causa anche coloro che sono per lavoro addetti alla semplice attività detta " di vigilanza stradale " .

Tralascio per necessità legate ai tempi di addentrarmi in discorsi retorici e forse anche pleonastici legati alla collocazione di impianti pubblicitari che meglio sarebbe – nell'interesse di quella sicurezza da tutti " a parole " invocata – rimuovere, per entrare nel vivo della relazione, trattando da subito un altro aspetto codicistico che mi preme sottolineare e porre all'attenzione della platea:

Una piccola norma ma di grande effetto, quella dettata dal secondo comma dell'art. 40 del codice penale, recita che " Non impedire un evento, che si ha l'obbligo giuridico di impedire, equivale a cagionarlo."; ciò significa che tutti coloro che sapevano e non hanno fatto nulla per impedire un dato accadimento vietato ne sono *sic et simpliciter* responsabili.

Negli ultimi anni è salito prepotentemente alla ribalta il concetto codicistico di dolo eventuale, molti da più parti ne invocano l'applicazione magari soprattutto per ottenere una più forte condanna di colui che ha provocato la morte di un'altra persona mentre si trovava alla guida di un veicolo, talvolta si è addirittura assistito ad una solenne levata di scudi di fronte a condanne ritenute troppo miti per l'efferatezza dell'evento, proprio facendo ricorso a questa particolare caratteristica del dolo.

Come la collocazione di dossetti artificiali, quelli sui quali qualcuno malauguratamente è finito con la moto, è caduto, è morto.

Di chi la responsabilità della vita spezzata di quel seppur imprudente e sciagurato centauro ? è sempre colpa dell'uomo o talvolta occorre affrontare con coscienza anche le diverse responsabilità

di chi ha certamente concorso attivamente a spezzare una vita umana collocando o passivamente non facendo rimuovere quel marchingegno ?

E poi, dall'esame documentale, talvolta è emerso pure che per adottare quel provvedimento – che necessita sempre della prescritta ordinanza – qualche funzionario, spesso un Comandante di Polizia Locale ha pure espresso “ parere favorevole “!

Parere favorevole basato su quale considerazione ?

I rallentatori di velocità (quelli di cui si discute) sono quasi sempre illegittimi e quindi non possono essere collocati sulle nostre strade e se presenti, vanno rimossi proprio allo scopo di garantire la sicurezza voluta dall'art. 14 del codice della strada.

Come è noto a tutti esiste una particolare forma di “linguaggio” che alla pari dei numeri e delle lettere è conosciuta in tutto il mondo, è quella della segnaletica stradale, che pur variando da Paese in Paese conserva alcune tipicità che la rendono comprensibile anche se le persone si trovano a migliaia di chilometri da casa loro.

E' il caso, tanto per fare un esempio, del cartello esagonale rosso che in qualunque Stato estero rappresenta il segnale di “Stop”; oppure della freccia azzurra che indica il “senso unico” o ancora la linea bianca di delimitazione della strada, che si differenzia negli Stati solo per la modalità continua od eventualmente tratteggiata. Insomma, si potrebbe dire che la segnaletica stradale ha oramai assunto un significato universale, ma non per questo si può sempre definire corretta o visibile o ancor più decifrabile.

Secondo un documento dell'OCSE (l'Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico), l'ambiente “strada” ha una serie infinita di variabili che possono più o meno influenzare il grado di sicurezza stradale. Secondo questa organizzazione, infatti, la strada deve sempre consentire al conducente le migliori condizioni di visibilità, prevedendo piani di realizzazione che non esulano da una costante opera di manutenzione e da un accurato governo della circolazione stradale.

Non a caso, la strada, anche se costruita con tutti i dettami e le norme previste dalla legge, non può prescindere da una corretta comunicazione con l'utente, cioè da un segnalamento il più possibile perfetto e la segnaletica, per essere veramente efficace, deve possedere alcuni importanti requisiti che oggi vengono meglio evidenziati dall'uso di materiali e tecnologie qualitativamente appropriati.

Purtroppo, nonostante l'incremento della sensibilità verso i temi della sicurezza stradale, la posa in opera della segnaletica (sia essa verticale che orizzontale) si limita perlopiù ad alcuni standard che non tengono conto del rapporto analitico tra i fattori di rischio della strada, del conducente e dell'ambiente circostante e il tutto viene rimandato al mero rispetto della normativa, che da sola non può sempre garantire quegli standard di sicurezza che l'utenza richiede.

Il nuovo Codice della Strada e il Regolamento di esecuzione dello stesso, trattano in vari articoli la segnaletica stradale, così come è intervenuta la direttiva del 24 ottobre 2000, che ha inteso illustrare l'uso corretto della segnaletica stradale in ogni situazione della circolazione.

In tutti questi provvedimenti legislativi, tuttavia, vengono ribaditi alcuni concetti essenziali della segnaletica stradale che potremmo riassumere nel seguente modo.

L'essenzialità, cioè il numero dei segnali deve essere lo stretto necessario evitando di fornire indicazioni superflue o comunque che traggano in inganno l'utente della strada; la visibilità, vale a dire l'esatta ubicazione e la corretta distanza di avvistamento del cartello, oltre alla leggibilità coerente con il contesto stradale (per fare un esempio: non è possibile apporre un segnale verticale di senso unico se la segnaletica orizzontale prevede due diverse corsie con altrettanti sensi di marcia).

La chiarezza, ovvero, il segnale deve essere immediatamente percettibile nel suo significato.

La piena efficienza, vale a dire il mantenimento degli impianti segnaletici in perfette condizioni di operatività e l'accurata pulizia degli stessi in casi particolari (dopo le stagioni invernali o altre situazioni simili).

Ecco perché, per rimanere nel concreto, le informazioni da fornire agli utenti della strada (cioè agli automobilisti) sono stabilite da un progetto specifico che deve tener conto di tutte le condizioni qui sopra accennate e possibilmente di concerto con gli enti proprietari delle strade limitrofe, ai fini della costituzione di un sistema integrato ed efficace dei segnali stradali, a garanzia di una maggiore sicurezza e della fluidità della circolazione.

Ecco perché è severamente vietato dal codice stradale l'uso di segnali diversi da quelli espressamente previsti o l'abbinamento o l'interferenza di qualsiasi forma di pubblicità con i "cartelli" stradali. Basti pensare che l'articolo 39 del codice della strada (ed i relativi articoli del regolamento di attuazione) descrive i parametri relativi all'uso dei colori dei segnali e persino la tonalità degli stessi.

Nei segnali di indicazione, infatti, fatte salve alcune debite eccezioni è stabilito che il colore verde è da utilizzare per le sole autostrade o le immediate pertinenze delle stesse, quello blu per le strade extraurbane, il bianco per i percorsi urbani, il giallo per i segnali temporanei di pericoli derivanti da cantieri o lavori stradali, il marrone per indicazioni di località ed il nero opaco per i segnali di avvio a fabbriche, stabilimenti, zone industriali o centri commerciali.

Per ciascun segnale, inoltre, deve essere garantito uno spazio di avvistamento sufficiente senza che vi siano ostacoli di intralcio. Per questo motivo, il conducente di un veicolo deve poter percepire la presenza del segnale riconoscendolo come tale anche ad una distanza ragguardevole. Inoltre, tutti i "cartelli" debbono essere ben leggibili sia di notte che di giorno e nei casi di maggiore difficoltà è prevista un'accurata rifrangenza della segnaletica che tenga conto delle condizioni climatiche nel quale il segnale è apposto.

Il regolamento di esecuzione del codice stradale, infine, fissa alcune importanti regole per quanto riguarda il posizionamento e la composizione della segnaletica stradale.

Su di uno stesso "gruppo", ad esempio, possono trovarsi al massimo 6 targhe che seguono un ordine direzionale (indicazioni per chi prosegue diritto, a sinistra ed a destra) e di colore (il bianco in alto seguito rispettivamente dal verde, blu, marrone e nero). Basta questo per capire come non sempre siano rispettate queste due regole.

I caratteri utilizzati nel segnale devono poi essere omogenei e si deve usare la stessa pellicola rifrangente per mantenere inalterato il grado di visibilità di ogni targa. Ciascuna di esse, inoltre, deve essere distanziata dall'altra di 5 centimetri, così da permettere una lettura facile ed immediata.

Sono queste, in estrema sintesi, soltanto alcune delle tante considerazioni che consentono di riflettere sul ruolo e sull'importanza della segnaletica stradale, che rimane un elemento imprescindibile dell'ambiente "strada" ed un fattore di estrema rilevanza nel mantenimento del più alto grado di sicurezza stradale, verso il quale ciascuna amministrazione pubblica deve sempre mirare.

Per questi motivi il **Ministero dei Lavori Pubblici con la famosa Direttiva del 24 ottobre 2000** (Pubblicata nella Gazz. Uff. 28 dicembre 2000, n. 301) meglio conosciuta come la " Direttiva Nesi" dal nome del Ministro firmatario indicava che " E' necessario ... che gli Enti proprietari in genere ed in particolare i Comuni adottino un tempestivo piano di adeguamento, non essendo tollerabili ai fini della sicurezza della circolazione le inadempienze attualmente esistenti..."

Lo indicava in maniera perentoria la direttiva, voglio richiamarlo oggi, ma è grande la responsabilità degli Enti proprietari della strada in materia di manutenzione e apposizione della segnaletica ed il dovere del *neminem laedere* di cui all'art. 2043 Codice Civile che si va a porre di fronte al potere dell'Autorità Giudiziaria chiamata ad accertare l'esistenza obiettiva di pericolo o di insidie della strada, dovuti a condotta colposa omissiva o commissiva dell'ente proprietario e l'eventuale nesso di causalità tra tale condotta e i danni subiti dagli utenti.

Sui " dossi di rallentamento " la richiamata Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del codice della strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione al punto 5.6 (Impieghi non corretti della segnaletica stradale complementare) puntualizza che :

<< Tra i dispositivi di segnaletica complementare una menzione particolare meritano quelli che sostituiscono o integrano la segnaletica orizzontale e i dispositivi per segnaletica complementare, quali, ad esempio, delimitatori di corsia, dossi di rallentamento della velocità e dissuasori di sosta.

Si tratta, in genere, di dispositivi che per loro natura presentano un ingombro che sporge dalla piattaforma stradale e, pertanto, gli Enti proprietari devono evitare che costituiscano pericolo per la circolazione. Il loro utilizzo deve essere oggetto di grande attenzione e la loro installazione deve avvenire con le modalità e nei limiti previsti dal Regolamento.

Occorre anche tenere presenti le condizioni climatiche e di localizzazione, per evitare, ad esempio, che in inverno il passaggio di mezzi sgombraneve porti alla loro rimozione con conseguenti oneri per il ripristino, oppure che il loro sormonto da parte delle ruote dei veicoli in transito possa generare pericolose vibrazioni nelle zone circostanti ed eventualmente danneggiare edifici o gli stessi veicoli.

... omissis ...

Una attenzione particolare meritano i dossi di rallentamento della velocità (art. 179 reg.). Poiché è frequente un loro utilizzo indiscriminato (mentre il regolamento ne prevede l'impiego in casi particolari e con modalità di segnalamento molto precise), occorre che l'ordinanza che ne dispone l'impiego sia opportunamente motivata, e che si tenga conto degli inconvenienti innanzi esposti per la loro localizzazione.

È indispensabile il presegnalamento dei dossi stessi con colori, forme e dimensioni conformi a quanto previsto nel regolamento.

I dossi prefabbricati devono essere approvati; quelli eventualmente collocati su itinerari di attraversamento dei centri abitati, lungo le strade più frequentemente percorse dai veicoli di soccorso, di polizia o di emergenza, o lungo le linee di trasporto pubblico, devono essere rimossi.

Si rammenta che il loro permanere in opera, in caso di incidenti riconducibili alla loro collocazione, può dar luogo a responsabilità in capo a chi ne ha disposto la collocazione o a chi non ne ha disposto la rimozione. >>

Anche con la “ II direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del codice della strada in materia di segnaletica e criteri per l’installazione e la manutenzione (N.B.: Il testo della presente DIRETTIVA non è mai stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale) datata settembre 2005 veniva puntualizzato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti circa la *vexata quaestio* che :

<< Non è inutile ancora una volta rammentare che gli utenti della strada devono riconoscere e rispettare la segnaletica formalmente prevista dal Codice della strada, che deve essere uniforme su tutto il territorio nazionale.

Per quanto attiene ai rialzamenti della piattaforma stradale, gli stessi sono in genere adottati dagli enti proprietari di strade come dispositivi per rallentare la velocità. In questa utilizzazione possono essere trattati come segnali complementari ai sensi dell’art. 42, comma 2 del Codice della strada, e quindi trovano spazio nella presente direttiva.

Le opere in questione non devono essere confuse con i dossi di rallentamento della velocità ai sensi dell’art. 179 del Regolamento di esecuzione e di attuazione perchè la loro geometria è in genere diversa da quanto previsto nella norma richiamata.

Le stesse opere si configurano quale modifica del profilo longitudinale delle strade interessate e per esse non ci si può riferire strettamente a norme di segnaletica quanto a motivazioni tecniche, di opportunità o necessità che l’Ente proprietario della strada può e deve valutare.

Tali opere possono essere eseguite, utilizzando materiali idonei, e garantendo comunque la percorribilità.

La geometria deve garantire le necessarie minime condizioni di scavalco da parte delle normali autovetture, in particolare quelle con carenatura bassa, per cui si consiglia di valutare attentamente l’altezza del rialzo e la lunghezza delle rampe.

Si ricorda che l’Ente proprietario si assume la responsabilità per eventuali inconvenienti o danneggiamenti di veicoli che abbiano a verificarsi per effetto delle modifiche, nei confronti degli utenti che circolano nel rispetto delle prescrizioni presenti, che devono essere coerenti con la geometria del rialzo.

Si osserva che spesso i rialzi sono eseguiti come misure episodiche puntuali, senza uno studio accorto sulla loro geometria, sui materiali con cui sono realizzati e soprattutto sul loro posizionamento.

Nel richiamare le argomentazioni svolte con la direttiva per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani di traffico, in data 12 aprile 1995, si rammenta che, in generale, le misure di regolamentazione della circolazione nei centri abitati devono essere ispirate al criterio della migliore fluidificazione del traffico, senza impedimenti sulla viabilità principale o di attraversamento, che interessa spostamenti su più lunghe distanze; ed a provvedimenti di gestione della sosta e di tutela delle utenze deboli (bambini, anziani, invalidi, ciclisti, ecc...) nelle isole

ambientali (punto 3.1.2 della direttiva), dove gli spostamenti sono per lo più pedonali o comunque su più brevi distanze.

Di conseguenza non è opportuno, né consigliabile, realizzare rialzi nel primo caso. Il provvedimento potrebbe risultare addirittura controproducente. Infatti un utente della strada tende a minimizzare il tempo di viaggio e quindi intenzionalmente, o istintivamente, è portato a recuperare le eventuali perdite di tempo incontrate lungo l'itinerario; pertanto ad ogni rallentamento, comunque indotto, consegue di solito un aumento dell'andatura per recuperarlo, riducendo così il margine di sicurezza.

Non va trascurata anche l'eventualità che gli utenti della strada possono scegliere di conseguenza un diverso itinerario che potrebbe spostare il problema che si intende risolvere su strade contigue.

Viceversa, nelle isole ambientali, le misure di mitigazione della velocità, tra cui anche i rialzi della piattaforma stradale, sono meglio tollerate e spesso condivise, proprio in virtù di un minore condizionamento sulla condotta di guida data la diversa natura dello spostamento.

Naturalmente devono ricorrere le condizioni per la realizzazione di tali misure, e cioè la effettiva necessità di tutelare una utenza debole, a fronte di accertati comportamenti pericolosi da parte dell'utenza motorizzata, o di una storia pregressa di incidentalità, unita ad una oggettiva difficoltà od impossibilità di conseguire migliore sicurezza con le consuete attività di controllo e repressione delle violazioni.

Non devono essere trascurate opportune valutazioni tecnico-pratiche sui luoghi di impianto. E' ovvio che il transito di un veicolo su un rialzo della piattaforma stradale indurrà necessariamente sobbalzi con vibrazioni anche nell'ambiente circostante; vibrazioni tanto più intense quanto maggiore è la massa dei veicoli ammessi a transitare. Se nelle immediate vicinanze vi sono edifici occorre accertarsi che le vibrazioni non peggiorino la qualità della vita degli occupanti o addirittura danneggino le strutture o tamponature, per non incorrere in richieste di risarcimento.

Allo stesso modo occorre preoccuparsi dello smaltimento delle acque di ristagno e, specie nelle località soggette a frequente innevamento, istruire gli addetti alla rimozione della neve circa la presenza dei rialzi per non danneggiare le macchine spazzaneve o distruggere gli stessi rialzi.

In ogni caso si suggerisce di non installare i manufatti di cui trattasi in prossimità delle sedi di organi di Polizia o di istituzioni che operano anche in condizioni di emergenza, o lungo i consueti percorsi dei veicoli di trasporto pubblico o di emergenza al fine di non ostacolare o rallentare la loro attività.

Le considerazioni appena svolte sono ovviamente valide anche con riferimento ai dossi di rallentamento della velocità, previsti dall'art. 179 del Regolamento di esecuzione, di cui si è fatto cenno nel paragrafo 5.6 della Direttiva 24 ottobre 2000 >>

E ancora di recente, con un autorevole parere del 15.5.2008 il Ministero dei Trasporti, in risposta ad un quesito sulla eventuale possibilità di collocare dispositivi per contrastare la sosta e la velocità puntualizzava che:

<< Tale facoltà è concessa all'ente proprietario della strada, che con autonoma determinazione valuta l'opportunità di procedere alla installazione di idonei dispositivi integrativi.

Qualora l'installazione venga ritenuta opportuna, devono essere impiegati dispositivi retroriflettenti, rispondenti ai requisiti di cui al medesimo art. 153 cc. 2 e seguenti.

Analogo discorso vale per i dossi artificiali; anche in questo caso l'art. 179 c. 4 esprime la mera facoltà di utilizzare tali manufatti, limitatamente ai luoghi indicati dal successivo c. 5, e con le modalità di cui al c. 6 e seguenti.

In proposito si informa che le previsioni normative in relazione ai dossi artificiali discendono da una specifica norma prevista all'interno della Legge di delega n. 190/1991, che ha disciplinato i criteri cui il Governo doveva attenersi nella scrittura del Decreto Legislativo n. 285/1992, noto come Nuovo Codice della Strada.

In conclusione, l'indebito impiego dei suddetti dispositivi e manufatti non può essere imputato alla vigente normativa di settore, ma ricade nella responsabilità dell'ente proprietario della strada. >>

E per finire il "Regolamento di attuazione del C.d.S." approvato con D.P.R. 495/1992, all'art. 179 tratta dei rallentatori di velocità. In particolare, per i dossi artificiali, ci si deve riferire ai commi 4,5 e 6 che vengono di seguito riportati.

Comma 4. Sulle strade dove vige un limite di velocità inferiore o uguale ai 50 km/h si possono adottare dossi artificiali evidenziati mediante zebraure gialle e nere parallele alla direzione di marcia, di larghezza uguale sia per i segni che per gli intervalli visibili sia di giorno che di notte.

Comma 5. I dossi artificiali possono essere posti in opera solo su strade residenziali, nei parchi pubblici e privati, nei residences, ecc.; possono essere installati in serie e devono essere presegnalati. Ne è vietato l'impiego sulle strade che costituiscono itinerari preferenziali dei veicoli normalmente impiegati per servizi di soccorso o di pronto intervento.

Il comma 5 non si limita ad indicare su quale tipo di strade i dossi artificiali possono essere posti in opera, ma ne vieta espressamente l'impiego sulle strade che costituiscono itinerari preferenziali dei veicoli di soccorso.

Comma 6: i dossi di cui al comma 4, sono costituiti da elementi in rilievo prefabbricati o da ondulazioni della pavimentazione a profilo convesso. In funzione dei limiti di velocità vigenti sulla strada interessata hanno le seguenti dimensioni:

- a. per limiti di velocità pari od inferiori a 50 km/h larghezza non inferiore a 60 cm e altezza non superiore a 3 cm;
- b. per limiti di velocità pari o inferiori a 40 km/h larghezza non inferiore a 90 cm e altezza non superiore a 5 cm;
- c. per limiti di velocità pari o inferiori a 30 km/h larghezza non inferiore a 120 cm e altezza non superiore a 7 cm.

I tipi a) e b) devono essere realizzati in elementi modulari in gomma o materiale plastico, il tipo c) può essere realizzato anche in conglomerato.

Il comma 6 detta scrupolosamente le caratteristiche costruttive dei dossi artificiali e vengono forniti dal Legislatore precisi valori dell'altezza massima che i dossi devono presentare in funzione del limite di velocità della strada di percorrenza.

Ora, essendo il limite di velocità delle strade pubbliche comunali pari a 50 km/h, l'altezza massima dei dossi è fissata dal regolamento in 3 cm ed è quindi del tutto evidente che sono la strada e il limite di velocità della stessa a determinare l'altezza dei dossi e non viceversa; ciò significa che la installazione di segnaletica per la limitazione della velocità sul tratto di strada immediatamente

antistante il dosso non pregiudica il chiaro significato del comma 6, che vuole perseguire lo scopo di far adeguare l'altezza dei dossi al tipo di strada e alla sua velocità di progetto e non a quella stabilita ad hoc per l'occasione. Da ciò deriva che l'altezza massima dei rallentatori dovrebbe essere di 3 cm.

Per completezza di trattazione devo riferire che in Parlamento, nel corso delle riunioni della Commissione Trasporti della Camera durante i lavori per la modifica al codice della strada (già licenziata a Montecitorio ed ora in attesa di approvazione al Senato, ndr) alcuni onorevoli parlamentari hanno posto l'accento sulla delicata questione dichiarando:

Alessandro MONTAGNOLI (LNP) “ ...i dossi artificiali in gomma sono stati causa di numerosi incidenti stradali, anche mortali, e quindi ritiene opportuno riformulare tale emendamento sulla base delle indicazioni che il Ministero dovrà dare per identificare il materiale di tali dossi. “

Angelo COMPAGNON (UdC) “ ... ferma restando l'esigenza di sicurezza che informa tutto il provvedimento e la particolare esigenza di garantire attraversamenti sicuri in prossimità delle scuole, tuttavia i dossi siano spesso causa di incidenti.”

SEMAFORI O RILEVATORI DI VELOCITÀ ?

Scrivo il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti nella citata II direttiva:

<< Si è avuto modo di constatare che negli ultimi anni, in numerosi comuni, sono stati installati impianti semaforici, definiti “intelligenti”, lungo tratti di strada che non abbisognano di alcuna regolazione, con una modalità di funzionamento del tutto singolare. Se lungo il tratto di strada interessato un veicolo procede ad una velocità superiore a quella imposta, il semaforo, collegato a spire induttive annegate nell’asfalto prima dell’impianto, che consentono una misura della velocità tenuta, varia il ciclo in modo da far scattare il rosso semaforico nei riguardi del veicolo in infrazione, costringendo, nelle intenzioni di chi ha adottato tale sistema, il conducente trasgressore, a fermarsi per un tempo predeterminato.

Orbene, a norma dell’art. 158 del Regolamento di esecuzione, le lanterne semaforiche servono per regolare nel tempo l’avanzamento delle correnti di traffico (sia veicolare che pedonale). Altre utilizzazioni non risultano coerenti con la norma richiamata.

A parere di questo Ministero l’azionamento del ciclo semaforico in base alla velocità dei veicoli a monte, anziché in base al flusso veicolare o alla richiesta degli eventuali pedoni (come regolarmente praticato), può costituire una fonte di pericolo per la sicurezza della circolazione.

Infatti l’azionamento del ciclo semaforico in base alla velocità dei veicoli a monte comporterebbe l’ingiusta ed inutile penalizzazione di quei veicoli che, procedendo ad andatura normale, si trovassero a precedere quelli sopraggiungenti a velocità eccessiva, con il probabile rischio di tamponamenti o pericolose manovre evasive da parte di questi ultimi. In tal caso l’amministrazione competente potrebbe vedersi chiamata a rispondere in sede civile e penale per danni e/o lesioni derivanti da sinistri comunque riconducibili all’impiego di tali impianti.

Alcune Amministrazioni affermano che il dispositivo in questione è usato come mezzo di controllo della velocità; si ribadisce che le lanterne semaforiche sono state concepite e regolamentate per gli scopi descritti nel richiamato art. 158 del Regolamento, e non per governare localmente la velocità; un diverso uso non è previsto dalle vigenti norme legislative e regolamentari.

Appare, peraltro, problematico giustificare perché una presunta infrazione venga rilevata ma non sanzionata, bensì penalizzata con un semplice perditempo al semaforo.

Questo Ministero infine, non ha mai rilasciato approvazione per i dispositivi in questione, per cui non è dato sapere neppure se le misurazioni di velocità effettuate siano corrette. >>

A maggior ragione, dopo le numerose proteste registrate in tutta Italia per l’impiego irrituale di tali strumenti utilizzati addirittura con effetti sanzionatori per l’inosservanza semaforica (cito per tutte la presa di posizione del Sindacato Consumatori ADOC che, intervenuta sul punto, dichiarava “*Contestiamo l’arbitrarietà nella gestione della segnaletica stradale, degli autovelox e delle telecamere da parte dei Comuni, che hanno interpretato la possibilità di intervenire sulle strade per aumentare impropriamente le entrate.*”) il deciso intervento ancora del Ministero dei Trasporti e

dei Prefetti pare abbia risolto il problema, invitando gli Enti proprietari della strada al puntuale rispetto delle norme codicistiche.

Ma la domanda è sempre la stessa: chi ha rilasciato il prescritto parere tecnico ?

In caso di dubbio è sempre possibile avanzare istanze al Ministero delle Infrastrutture che, in genere, risponde sollecitamente; è infatti sempre possibile che con il concorso di tutti si addingenga a soluzioni tecniche e tecnologiche migliorative, in fondo il nostro codice della strada è ultramaggiorenne e a distanza di tanti anni dalla sua entrata in vigore è certamente meritevole di miglioramenti che devono però trovare una collocazione giuridica (e magari una copertura tecnica) che non puo' e non deve essere lasciata in mano alla fantasia ed all'improvvisazione.

Ora, posto che si fosse verificato un sinistro stradale in corrispondenza di un'area controllata da questi impianti, come rispondere al quesito sulla legittimità dell'impianto causa (o anche solo concausa) dell'evento, alla luce della Circolare Commissariato del Governo per la Provincia di Trento 15/4/2008 n. 8328 che per primo è intervenuto sul problema, è pacifico.

Il Commissario del Governo per la Provincia di Trento con nota del 15.4.2008 infatti diramava una circolare nella quale evidenziava che:

<< Da notizie apprese a mezzo stampa, appare emergere l'intenzione da parte di alcune amministrazioni comunali di utilizzare gli impianti semaforici con rilevatore di velocità, invertendo il meccanismo di funzionamento, ossia il semaforo è sempre rosso e diventa verde quando l'automobilista circola alla velocità consentita in quel tratto di strada. A tal proposito, si ribadisce quanto precisato da questo Ufficio nella circolare di data 22 gennaio u.s., nella quale è stato evidenziato che le uniche finalità che presiedono all'utilizzo delle apparecchiature semaforiche sono solo quelle prescritte dall'art. 158 del Regolamento di esecuzione del Codice della Strada (l'avanzamento delle correnti di traffico, sia veicolare che pedonale) e quindi l'azionamento del ciclo semaforico in base alla velocità dei veicoli non è coerente con la normativa in vigore. Da ciò ne deriva che, anche invertendo il meccanismo di funzionamento, come eventualmente prospettato, l'utilizzo dell'impianto semaforico con rilevatore di velocità non è legittimo. >>

Ma, a quanto pare, il problema per il momento almeno è stato risolto, tutti gli Enti proprietari della strada su cui insistono questi impianti hanno provveduto alla loro conversione od alla loro eliminazione.

Cassazione civile Sez. II, 4 dicembre 2007, n. 26359

Il Giudice di pace di Mezzolombardo ha affermato che la violazione contestata è legittima limitandosi sul punto ad osservare che la condotta ascritta al trasgressore coincideva con quella vietata dalla disposizione dell'art. 146, comma 3, codice della strada, che sanziona la prosecuzione della marcia del veicolo con il semaforo proiettante [luce](#) rossa. L'accertamento così condotto ha però del tutto ignorato il motivo di opposizione che aveva dedotto l'illegittimità della sanzione per illegittima apposizione del semaforo, il quale, com'è pacifico in causa, consisteva, nella fattispecie, in un dispositivo che non era diretto a regolare il flusso dei veicoli, ma che, invece, era volto a controllarne la velocità, proiettando automaticamente, grazie ad un [sensore](#), la luce rossa in avvistamento di un veicolo precedente a velocità elevata; così costringendolo a fermarsi.

Precisati gli esatti contorni della questione proposta dal ricorrente, deve convenirsi che essa è fondata, atteso che nessuna disposizione del codice della strada o del regolamento prevede l'apposizione del semaforo al fine di regolare la velocità degli autoveicoli. In particolare, il regolamento del codice della strada assegna alle «lanterne semaforiche» soltanto due funzioni: quella di «regolare, nel tempo, l'avanzamento delle correnti di traffico in una intersezione o in un tronco stradale» (art. 158) e quella di disciplinare gli «attraversamenti pedonali» (art. 162). Ne deriva, per esclusione, che i semafori diretti a moderare la velocità degli autoveicoli non sono previsti dalla legge, constatazione da cui consegue, a sua volta, l'illegittimità dell'apposizione del semaforo per il quale è stata elevata l'infrazione opposta e l'illegittimità della medesima, essendo indubbio che la violazione del codice della strada consistente nell'inosservanza di indicazioni o segnali presuppone, ai fini della legittimità della contestazione, che il segnale sia stato legittimamente apposto dall'autorità competente.

Il ricorso va pertanto accolto e la sentenza cassata; sussistendone le condizioni, l'opposizione va decisa nel merito ed il verbale di contestazione annullato.

I PANNELLI LUMINOSI

Avviandomi alla conclusione di questo lavoro voglio soffermarmi qualche minuto su questa ultima tematica, non senza sorridere davanti alla palese incapacità dell'italiano di vedere appena al di là del naso.

Non pensare che questi strumenti invece che un effetto dissuadente avrebbero avuto addirittura l'effetto contrario a cominciare dai ragazzi, catturati dalla possibilità " pubblica e gratuita " di misurare le performances del proprio ciclomotore, non pensare che al di là della immediata reazione da parte dei sorpresi automobilisti di passaggio dopo qualche giorno l'effetto informativo non avrebbe sortito grandi risultati è un dato che fa emergere *ictu oculi* quanta improvvisazione e quanto dilettantismo alberghi anche tra le file di chi è chiamato a lavorare su un tema importante quale è quello della sicurezza strada.

Sin dalla loro prima installazione avevamo dichiarato l'inutilità degli stessi (conservo fedelmente gli articoli di giornale) ma poi sono stati dichiarati addirittura " fuori legge ".

Si, avete inteso bene, sono fuori legge i pannelli luminosi che vengono frequentemente applicati ai margini delle strade per indicare agli automobilisti l'eventuale superamento del limite di velocità. Non solo: ma addirittura il codice stradale prevede sanzioni anche per chi fabbrica e vende questi strumenti non approvati.

Se i dissuasori continuano a funzionare e - probabilmente - a moltiplicarsi, è perché la questione sinora è rimasta sotto traccia: il parere ministeriale è contenuto non in un atto pubblico come una circolare, ma solo in una semplice nota di risposta a un quesito posto nel 2007; il contenuto della nota, dunque, doveva essere conosciuto al solo destinatario; è stato diffuso tra gli addetti ai lavori attraverso canali informali nei mesi scorsi.

Tuttavia la dichiarazione con cui il Ministero dei Trasporti affronta la questione dei rilevatori di velocità a display luminoso non lascia spazio ad equivoci .

" Il codice stradale - precisa la nota ministeriale del 13.12.2007 - rinvia al regolamento di esecuzione ed attuazione la precisazione dei dispositivi, delle apparecchiature e dei mezzi tecnici per il controllo e la regolazione del traffico".

il testo della nota ministeriale:

Rif. prot. n. 272676 del 13.12.2007

Con riferimento alle questioni evidenziate nella nota in riscontro, si premette che l'art. 45 c. 6 del Nuovo Codice della Strada (DLs n. 285/1992) rinvia al connesso Regolamento di Esecuzione ed Attuazione (DPR n. 495/1992) la precisazione dei dispositivi, delle apparecchiature e dei mezzi tecnici per il controllo e la regolazione del traffico, e per l'accertamento e il rilevamento automatico delle infrazioni.

Ciò premesso, si osserva che i dispositivi di rilevazione finalizzati unicamente a visualizzare la velocità dei veicoli in transito non sono ricompresi tra quelli elencati dal vigente Regolamento, e dunque non possono essere soggetti ad approvazione.

Tale modalità di esercizio è da considerarsi non conforme alle norme regolamentari, che all'art. 45 c. 9 prevedono sanzioni a carico di chi fabbrica o vende dispositivi non approvati. Al riguardo si osserva che, in difetto di norme che ne prevedano l'approvazione, nulla può garantire circa l'accuratezza del rilevamento condotto con i suddetti dispositivi.

Si osserva inoltre che, nel caso di veicoli accodati in avvicinamento, non è dato di sapere a quale di essi si riferisca il rilevamento visualizzato, talchè segnalazioni di velocità eccedenti i locali limiti potrebbero provocare improvvise frenate da parte dei conducenti, con conseguente potenziale pericolo per la circolazione.

Appare peraltro quanto meno improbabile che i conducenti ignorino la velocità alla quale procedono, avendo a disposizione il tachimetro installato sul proprio veicolo.

Al riguardo preme evidenziare che la rilevazione di violazioni dei limiti di velocità di cui all'art. 142, senza che vengano comminate le relative sanzioni di cui ai cc. 7, 8, 9 e 9-bis, potrebbe configurare l'ipotesi di omissione di atti d'ufficio a carico delle amministrazioni procedenti.

In conclusione, e in conformità alle argomentazioni sopra riportate, l'impiego dei dispositivi citati in oggetto non può essere autorizzato.

Si resta a disposizione per ogni eventuale ulteriore chiarimento.

In particolare - prosegue il Ministero - “ ... i dispositivi di rilevazione finalizzati unicamente a visualizzare la velocità dei veicoli in transito non sono ricompresi tra quelli elencati dal vigente regolamento, e dunque non possono essere soggetti ad approvazione ”.

Per questo motivo i pannelli luminosi non possono essere impiegati sulle strade e sono anche previste sanzioni a carico di chi li produce e vende abusivamente. A parere del Ministero, peraltro, questi strumenti non sono neppure idonei a potenziare la [sicurezza](#) stradale costituendo anzi un elemento di rischio derivante dalle possibili improvvise frenate dei veicoli in transito.



Se proprio avessimo voluto incidere sulla sicurezza stradale, meglio sarebbe stato utilizzare pannelli a messaggio con finalità educativa, richiedendo la prescritta autorizzazione.

Chi scrive ritiene la sanzione un provvedimento serio, da non contrabbandare artatamente per ottenere risultati illusori mentre la prevenzione – se fatta con metodo – porta a risultati certamente migliori.

Penso a messaggi come quelli sotto illustrati, da proporre all'attenzione dei redattori del Piano Nazionale per la Sicurezza stradale.



E infine voglio ricordare che, una volta installati, almeno vengano mantenuti in funzione correttamente; non ha senso leggere un messaggio che già non dovrebbe apparire e che oltretutto contiene un'informazione ingannevole : che significa “ 78 Km/h – 2 punti “ quando come è noto a quella velocità i punti da detrarre sono cinque e non due !

Concludo auspicando una riflessione che porti tutti verso una possibile strategia seria e professionale che concorra a trovare soluzioni tecniche certe verso l'obiettivo di dare maggiore sicurezza e di rifuggere l'improvvisazione.

Solo così, e con il concorso di tutti, tra qualche anno potremo dire di avere davvero fatto qualcosa di importante per il nostro Paese.

Ezio Bassani