



UNC  
CONSUMATORI.IT

## **MULTE: sì ad autovelox in città, ma no a sanzioni facili**

07 Settembre 2020

### ***Comunicato stampa Unione Nazionale Consumatori***

#### ***Il Decreto legge semplificazioni consente autovelox fissi anche nelle strade urbane, ma no a limiti sballati e multe facili.***

**Roma, 7 settembre 2020** “Al di là della perplessità di fare modifiche a rate del Codice della Strada, non organiche e strutturali, che non tengono conto dell’equilibrio generale, non siamo contrari agli autovelox fissi in città” afferma l’avv. Massimiliano Dona, presidente dell’Unione Nazionale Consumatori, commentando gli emendamenti al decreto legge semplificazioni, non ancora approvato, che introduce modifiche al Codice della Strada, consentendo autovelox fissi anche nelle strade urbane in città, in deroga al decreto legge n. 121/02 (legge di conversione n. 168/02) che consentiva gli autovelox fissi solo su autostrade e strade extraurbane principali, e previo decreto del Prefetto, anche sulle strade extraurbane secondarie (dove il limite è di solito di 90 km/h) e sulle strade urbane di scorrimento (70 km/h).

“Visti i limiti minori di velocità sulle strade urbane, solitamente 50 km/h, non basta che i Prefetti li autorizzino come fanno ora. Bisogna che sia il Prefetto a dover fissare il limite di velocità e abbia la responsabilità di decidere l’esatta posizione e non il semplice km della postazione di controllo, troppo spesso piazzato in modo nascosto dai comuni subito dopo una curva e non correttamente segnalato e visibile come prevede il Cds” prosegue Dona.

“Il vizio di alcuni sindaci di piazzare il semaforo e poi ridurre la durata del giallo del semaforo sotto i 4 secondi, complice il vuoto normativo che non fissa la sua durata minima o piazzare un autovelox e poi ridurre il limite di velocità in modo ingiustificato da 90 a 70 Km/h o 50 km/h, tanto per fare cassa, è purtroppo troppo frequente. Inevitabile che a limiti di velocità assurdi, eccessivamente ed immotivatamente bassi, corrispondano nel primo anno di installazione migliaia di multe nei confronti di cittadini che non sono pirati della strada. Ad esempio a Milano nel 2018, a seguito di sette nuovi impianti di controllo della velocità installati a fine 2017, vi sono state, per eccesso di velocità, 696.917 contravvenzioni, cioè 1.909 al giorno, 79.5 all’ora, 1,32 al minuto. Cosa già accaduta nel 2015, dopo le installazioni del 2014, quando si era arrivati a 765.535 sanzioni. Possibile che ci siano più 700 mila automobilisti così incoscienti, oltre che stupidi che, a fronte di postazioni di controllo segnalate e ben visibili, superino comunque i limiti di velocità?” prosegue Dona.

L'Unione Nazionale Consumatori chiede, quindi, che gli autovelox siano autorizzati anche nelle strade urbane di città, ma solo ed esclusivamente a condizione che:

1. siano i Prefetti a dover fissare, nel decreto autorizzativo, i limiti di velocità, in modo che siano congrui rispetto al tipo di strada.
2. siano i Prefetti a stabilire, essere responsabili e controllare se la segnaletica è conforme al Cds e ben visibile, dove deve essere collocato l'autovelox, in modo che sia ben visibile, su quale lato della strada debba essere collocato.
3. sia compito dei Prefetti far rimuovere tutti i falsi cartelli che indicano la presenza di un autovelox, quando questo non è effettivamente presente e/o attivo.
4. le postazioni di controllo, laddove sono possibili i sorpassi, vadano preventivamente segnalate su entrambi i lati della carreggiata, parallelamente, sia a sinistra che a destra della strada, in modo che anche chi sorpassa o è sorpassato possa vederli. Altrimenti il comma 6 bis dell'art. 142 secondo il quale *"le postazioni di controllo sulla rete stradale per il rilevamento della velocità devono essere preventivamente segnalate e ben visibili"*, viene vanificato se il cartello è solo a destra e si sta sorpassando, dato che viene oscurato dal veicolo sorpassato.
5. insieme a tutti i cartelli che segnalano la presenza dell'autovelox ci sia sempre, obbligatoriamente, pena nullità della multa, anche quello del limite di velocità previsto, insieme. Questo perché troppo spesso l'automobilista vede il cartello "controllo della velocità" ma non sa quale è il limite di velocità consentito e non lo trova più tra il cartello che segnala il controllo e l'autovelox.
6. che, dove c'è la postazione di controllo, sia ripetuto sia il cartello che indica la presenza dell'autovelox sia il limite di velocità.
7. che tra il primo cartello che segnala l'autovelox e l'autovelox ci siano obbligatoriamente tra 300 e 400 metri (non quindi la distanza variabile minima indicata, per ciascun tipo di strada, dall'art. 79, comma 3, Reg. Esec. C.d.S. per la collocazione dei segnali di prescrizione), durante i quali il limite di velocità non possa cambiare.
8. che il segnale con il limite di velocità posto insieme a quello che segnala l'autovelox, non sia il primo ad indicare quella velocità. Si tratta di evitare, cioè, che in poco spazio si passi da un limite di 90 Km/h a 50 Km/h e che poi tra il nuovo limite di 50 e l'autovelox ci siano magari pochi metri, come purtroppo frequente in molti comuni, dato che in un secondo (il tempo utile per poter mettere il piede sul pedale del freno) a 90 Km/h si percorrono già 25 metri. Ovvio che su questa richiesta si può anche soprassedere se si accettano sia la proposta g) che la e). Altrimenti, in subordine, si chiede che tra il cartello che indica la velocità rilevata dall'autovelox e l'autovelox stesso debbano esserci almeno 400 metri.
9. tra il segnale e la postazione non devono essere presenti intersezioni o immissioni laterali di strade, altrimenti il segnale va ripetuto (mantenendo sempre le distanze del punto g).
10. troppe le tipologie dei cartelli che indicano la presenza dell'autovelox. Si chiede che i cartelli siano resi tutti uniformi, siano fatti rimuovere dai Prefetti tutti quelli non conformi e che i cartelli siano ingranditi almeno del 50%.
11. vi sia l'obbligo, attualmente non previsto, di indicare se si tratta di autovelox o di un controllo della velocità media, tipo tutor. I cartelli dovranno essere differenziati a seconda del tipo di rilevazione.
12. le regole dalle lettere b) a j) devono valere sia per i controlli da remoto, ossia le postazioni fisse, sia nel caso di controlli occasionali con la presenza di un organo di polizia stradale.

13. Limite di 50 km/h. L'art. 3 del cod. str. al punto 8, definisce centro abitato *“un insieme di edifici”* ossia *“un raggruppamento continuo (..) costituito da non meno di venticinque fabbricati e da aree di uso pubblico con accessi veicolari o pedonali sulla strada”*. L'art. 142 c.s. stabilisce il limite di 50 Km/h *“per le strade nei centri abitati”*. Insomma il limite di 50 Km/h non dovrebbe valere all'inizio del territorio comunale anche se ci si trova in aperta campagna, ma solo dove cominciano ad esserci effettivamente le case e gli abitanti. Ma i comuni piazzano il limite di 50 km (e anche l'autovelox ...) anche su strade deserte a doppia corsia per senso di marcia. Si chiede, quindi, di prevedere il limite di velocità di 50 km/h non più collegandolo alla definizione giuridica di centro abitato, ma dove vi sono attraversamenti pedonali e raggruppamenti continui di edifici.