



## “Misurazione automatica della velocità – comparazione fra legislazioni e regolamentazioni fra Italia e paesi europei”

“Chi va piano va sano e va lontano” era un vecchio proverbio che spesso usavano i nostri nonni e, come spesso accade, i vecchi detti contengono molte verità.

Nell’ambito della sicurezza stradale esiste da tempo numerosa letteratura scientifica che indica come all’aumentare della velocità aumentino sia la probabilità di scontro che la gravità delle conseguenze dello stesso. E non ci sono dubbi che l’alta velocità sia una delle cause primarie di violenza stradale, spesso insieme a distrazione e guida in stato di ebbrezza e/o sotto l’effetto di sostanze non consentite.

La velocità è anche una grandezza fisica intuitiva e semplice da misurare: spazio diviso tempo. Per questo sino dagli anni ‘60, grazie alle capacità del fiorentino Fiorello Sodi, nacquero in Italia gli auto-velox strumenti capaci di misurare la velocità di un mezzo in movimento, identificandolo. Da allora la tecnologia ha fatto molti progressi e adesso i misuratori di velocità sono strumenti ad alta tecnologia, affidabili e capaci di garantire una misurazione continua e certa nel tempo, comunicando anche a distanza. Nel frattempo però la nostra legislazione ha messo un numero elevato di norme e paletti (come segnalarne la presenza, limiti ai luoghi dove è possibile installarli e tanto altro) che ne hanno fortemente limitato la diffusione. Sino all’anno scorso, ad esempio, era praticamente impossibile installare un misuratore in ambito urbano, dove in realtà è quanto mai necessario per limitare gli scontri che spesso coinvolgono utenti vulnerabili come pedoni o ciclisti.

In città la sensazione che i 50 km/h di limite siano una penalizzazione



per il cittadino si scontra con la realtà che ci dice che nei grandi centri urbani la velocità massima di percorrenza diurna, in seguito al traffico, non supera i 24 km/h. L'ambito urbano è un sistema complesso, a spazio limitato, pieno di interruzioni, code, colli di bottiglia dove la velocità elevata non fa praticamente differenza nei tempi di percorrenza ma fa un'enorme differenza nei danni che può provocare agli utenti vulnerabili della strada.

Ma perché questo "accanimento normativo" contro uno strumento che salva vite umane?

Per capire e provare a migliorare occorre sempre guardare con attenzione cosa fanno gli altri. Abbiamo allora deciso di rivolgerci all'Università di Firenze - Dipartimento di Scienze Giuridiche – commissionando uno studio di comparazione per vedere come il nostro paese si posiziona, normativamente e nei risultati in ambito di sicurezza stradale, rispetto agli altri paesi europei sul tema della misurazione della velocità. Lo studio è stato condotto da Benedetta Vivarelli, con il prezioso aiuto del Professor Leonardo Ferrara nel coordinamento; il supporto essenziale di Massimo De Francesco per la raccolta di informazioni relative agli stati esteri; la revisione indispensabile di Giuseppe Carmagnini, ufficiale della Polizia Locale di Prato; il mio modesto contributo nella valutazione dei dati e della letteratura scientifica.

Il lavoro parte dalla descrizione del contesto normativo italiano per passare poi alla relazione comparativa con altri stati Europei: Austria, Francia, Germania, Paesi Bassi, Regno Unito, Svezia e Svizzera. Prosegue individuando un indice di prestazione per paese sulla base del numero di misuratori, della "facilità/difficoltà" normativa nella segnalazione e nel posizionamento e della severità delle sanzioni (vedi tabella 1)

PAESE	VARIETÀ E DIFFUSIONE DISPOSITIVI	ELASTICITÀ E DISCREZIONALITÀ E POSIZIONAMENTO E SEGNALAZIONE	SEVERITÀ DEL SISTEMA SANZIONATORIO	INDICE DI PRESTAZIONE
REGNO UNITO	3	3	3	9
SVEZIA	2	3	3	9
SVIZZERA	2	3	3	8
AUSTRIA	3	3	1	7
PAESI BASSI	1	3	3	7
FRANCIA	2	2	2	6
SPAGNA	1	2	3	6
GERMANIA	2	2	1	5
ITALIA	2	1	2	5

*Tabella 1: Indice di prestazione per paese (1 scarso; 2 medio; 3 elevato): ad esempio nel caso elasticità e discrezionalità di posizionamento dei misuratori, 3 significa che l'autorità amministrativa ha la facoltà di posizzarli dove vuole e la segnalazione è limitata.*

Conclude infine mettendo in correlazione l'indice di prestazione con l'indice di sicurezza delle strade (numero di morti su 100.000 abitanti) e indicando alcune modifiche normative, che a parere degli scriventi, potrebbero portare il nostro paese in linea con i paesi Europei che ad oggi presentano la più bassa mortalità sulle strade. Potete leggere e scaricare il documento completo al seguente link

<https://www.lorenzoguarnieri.com/wp-content/uploads/2021/09/Finale-studio-comparativo-EU-autovelox-con-copertina.pdf>

La conclusione che emerge da questo studio è in fondo semplice e intuitiva. Più i controlli sono diffusi, semplici (minori regole su posizionamento e segnalazione) e le sanzioni elevate, minore è la mortalità e quindi maggiore la sicurezza sulle strade, come si può facilmente vedere dal grafico in figura 2

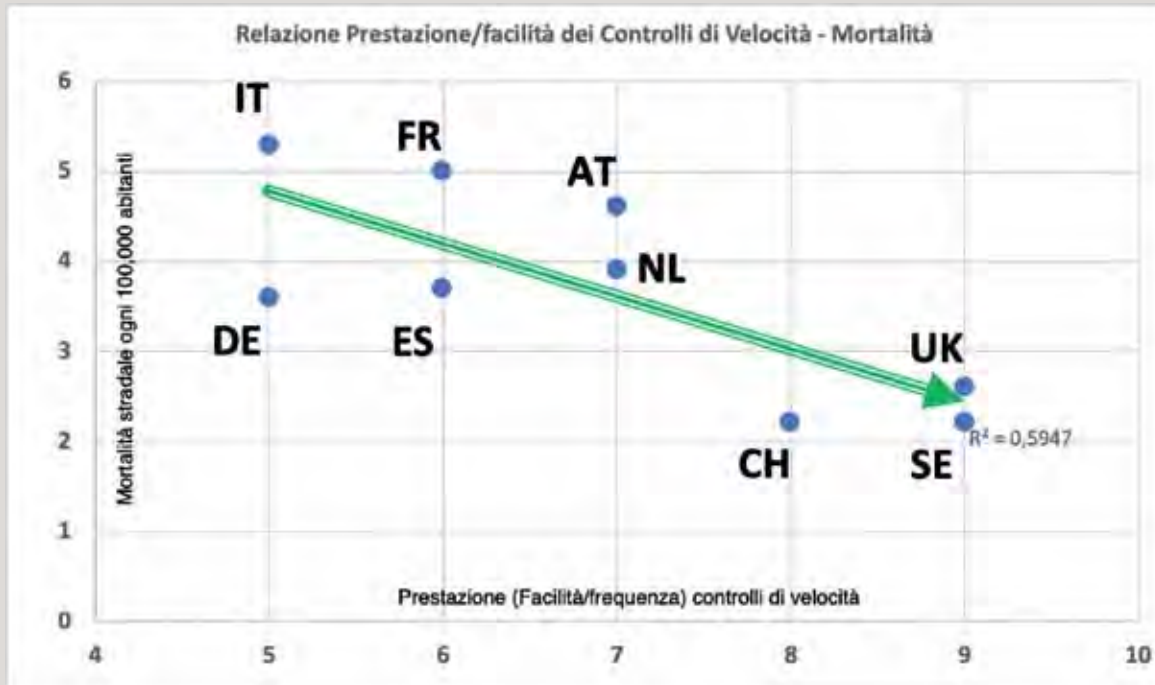


Figura 2: Relazione fra Indice di Prestazione (facilità e frequenza dei controlli di velocità) e mortalità per scontro stradale su 100.000 abitanti: comparazione per paese

Proprio per la conferma, con i dati, di un concetto intuitivo questo studio rappresenta un punto di partenza importante di un percorso di sensibilizzazione a livello istituzionale e pubblico sul tema della riduzione della velocità sulle strade.

Siamo stanchi di leggere i soliti commenti sui giornali che gli “autovelox servono per fare cassa”. Pochi che se ne approfittano non devono danneggiare il significato di uno degli strumenti più importanti che abbiamo per salvare vite umane: la misurazione della velocità dei mezzi e l’applicazione di una sanzione se si superano i limiti. Siamo stanchi di parlare con madri, padri, sorelle, fratelli, figli che perdono i loro cari sulle strade in seguito a eccessi di velocità. L’autovelox è uno strumento semplice, affidabile e accessibile a tutte le amministrazioni per salvare vite umane. Lo Stato dovrebbe facilitarne normativamente l’uso e i vari enti usarlo il più possibile, perché non c’è niente di più importante che proteggere la vita umana. Per cui il ragionamento è semplice: l’amministratore che non vuole mettere autovelox nelle città per controllare la velocità dei mezzi si rifiuta di salvare vite umane e preferisce la morte alla vita!

**Stefano Guarnieri**  
Vice Presidente Associazione Lorenzo Guarnieri Onlus