

Autostrade, tutor in agguato

Scansione precisa delle targhe, nazionali ed estere

Pagina a cura
DI STEFANO MANZELLI
E ENRICO SANTI

Dal 27 luglio sono tornati attivi su alcune tratte autostradali i nuovi sistemi di rilevamento automatico della velocità media dei veicoli, che sostituiscono i tutor rimossi dopo la sentenza della Corte d'appello di Roma che aveva ordinato la rimozione e rigettato l'istanza di sospensiva proposta dalla società Autostrade per l'Italia.

Lo spegnimento dei tutor SICVe. Con la sentenza n. 2275 del 10 aprile 2018 la Corte d'appello di Roma ha accertato che il sistema di sorveglianza sul traffico stradale SICVe, denominato anche Tutor o Safety Tutor, installato dalla società Autostrade per l'Italia sulle tratte gestite in concessione, costituisce contraffazione di brevetto nazionale d'invenzione.

In seguito alla successiva ordinanza del 28 maggio 2018 di rigetto dell'istanza di sospensiva, i 330 tutor presenti lungo le autostrade, che controllavano la velocità media dei veicoli complessivamente su 3.100 km, sono stati spenti.

Il rigetto è stato motivato dalla considerazione che non rilevano le possibili ripercussioni sulla sicurezza stradale, perché questa materia è riservata allo Stato, e che non ne consegue un danno materiale, in quanto i giudici hanno imposto una semplice disattivazione del software e non una distruzione fisica degli apparecchi.

I nuovi tutor SICVe-PM. Dal 27 luglio, dunque, sono stati attivati i nuovi sistemi di rilevamento della velocità media dei veicoli in via sperimentale nell'ambito delle seguenti tratte autostradali: A1 Milano - Napoli (compresa la variante di Valico), A10 Genova - Ventimiglia, A14 Adriatica Bologna - Taranto, A16 Napoli - Canosa, A24 Roma - Teramo e A25 Torano - Pescara.

Il nuovo sistema (SICVe-PM, Sistema informativo per il controllo della velocità con tecnologia PlateMatching) dovrebbe consentire una scansione più precisa delle targhe dei veicoli, eliminando o riducendo i rischi di non corretta lettura delle targhe.

La tecnologia PlateMatching consente di abbinare con più precisione le targhe transitanti tra due punti di rilevamento, indipendentemente dal formato delle targhe e dai caratteri utilizzati.

Il software riceve ed è in grado di elaborare correttamente gli elementi di tutte le targhe, sia nazionali (comprese quelle speciali delle forze di polizia) che estere.

In sostanza, i vari elementi della targa (caratteri e simboli) vengono associati a un alfabeto ristretto (alfabeto PM) creando uno spazio di sintesi che deve essere identico nei transiti dal primo e dal secondo portale di rilevamento. Se i due campi creati dal software combaciano perfettamente si crea l'abbinamento certo e sicuro a una sequenza alfanumerica della targa, con ridottissima possibilità di errore e con margini di recupero dei dati in misura più elevata rispetto ai tradizionali SICVe.

Le verifiche di funzionalità. Anche per i dispositivi che rilevano la velocità media sono obbligatorie le verifiche di funzionalità sia iniziali che periodiche, finalizzate a valutare la capacità del singolo dispositivo o sistema di fornire indicazioni attendibili e utilizzabili nelle condizioni di normale impiego.

Tali verifiche devono essere effettuate dall'organo di polizia stradale utilizzatore, successivamente alla verifica di taratura, nel corso del primo impiego. All'esito di tali controlli, il dispositivo operante in modalità media, lungo un tratto di strada compreso tra due stazioni di rilevamento, in ingresso e in uscita, non potrà essere tenuto attivo se, alternativamente:

- non è in grado di acquisire correttamente le immagini, per ognuna delle stazioni di rilevamento;

- non è in grado di riconoscere le targhe dei

veicoli rilevati (ove il sistema sia dotato di questa funzione), per ognuna delle stazioni di rilevamento;

- non è in grado di classificare i veicoli rilevati almeno in macro classi (ove il sistema sia dotato di questa funzione), in ognuna delle stazioni di rilevamento, per un numero di rilevamenti superiore al 10% del totale dei rilevamenti effettuati;

- per l'intero tratto, il sistema non è in grado di operare correttamente gli accoppiamenti delle immagini dei veicoli in transito sotto le due stazioni, per un numero di rilevamenti superiore al 5% del totale dei rilevamenti effettuati.

Segnalazione delle postazioni di rilevamento. L'art. 142, comma 6-bis, del codice della strada dispone che le postazioni di controllo sulla rete stradale per il rilevamento della velocità devono essere preventivamente segnalate e ben visibili.

Gli organi di polizia stradale che utilizzano i dispositivi e i sistemi di controllo della velocità media devono assicurarsi che la postazione di controllo sia efficacemente segnalata e resa visibile e collocata a un'adeguata distanza sia dal segnale che indica l'attività di accertamento sia dal segnale riportante il limite massimo di velocità.

La distanza adeguata nelle autostrade per avvisare della postazione è pari a 250 metri e non può comunque essere superiore a 4 km. Le postazioni di controllo con tutor devono essere rese visibili utilizzando anche il segnale con il simbolo della figura II. 110/a.

Il segnale di indicazione deve essere ripetuto per i veicoli che si immettono; tuttavia, con riferimento al tradizionale SICVe, ora spento, il Consiglio superiore dei lavori pubblici

aveva prescritto che l'ubicazione delle unità di rilevamento dovesse «essere scelta in modo che fra due sezioni, tra le quali viene accertata la velocità media, non vi siano immissioni od uscite di traffico e, preferibilmente, neppure aree di servizio o di parcheggio, che possano ridurre la significatività dell'accertamento».

Eccesso di velocità. Il superamento dell'eccesso di velocità può avere gravi conseguenze non soltanto a livello amministrativo, ma anche in ambito penale. Infatti, il conducente che, guidando in autostrada a velocità superiore di almeno 50 km/h rispetto a quella massima consentita, cagioni per colpa la morte o lesioni personali si configura il reato di cui rispettivamente all'art. 589-bis e all'art. 590-bis del codice penale. Per quanto riguarda invece le conseguenze di natura amministrativa, le sanzioni si differenziano in base all'entità del superamento del limite massimo di velocità e all'ora di commissione della violazione, tenendo presente che nell'impiego di apparecchi automatici per gli accertamenti della velocità deve essere applicata una riduzione pari al 5%, con un minimo di 5 km/h. Dopo le ore 22 e prima delle ore 7 la sanzione aumenta di un terzo. I punti decurtati dalla patente sono 3 se l'eccesso di velocità va da oltre 10 a non oltre 40 km/h, sono 6 da oltre 40 a non oltre 60 km/h e 10 oltre 60 km/h. Per i neopatentati scatta il raddoppio dei punti da togliere. Superando di 40 km/h e non oltrepassando 60 km/h la patente viene sospesa da uno a tre mesi.

La sospensione è invece compresa tra 6 e 12 mesi per l'eccesso di velocità oltre 60 km/h rispetto al limite consentito. Se la violazione è consentita alla guida di alcuni veicoli (come autocarri sopra 3,5 t, autotreni e autobus) le sanzioni pecuniarie e le sanzioni accessorie sono raddoppiate.

© Riproduzione riservata

Le decisioni

Sentenza della Corte d'Appello di Roma n. 2275 del 10 aprile 2018	L'utilizzo del sistema SICVe costituisce contraffazione di brevetto nazionale d'invenzione
Ordinanza della Corte d'Appello di Roma del 28 maggio 2018	<ul style="list-style-type: none">• Viene rigettata l'istanza di sospensione degli effetti esecutivi della sentenza del 10 aprile 2018• I tutor devono essere spenti immediatamente
Nuove installazioni e messa a regime dei tutor SICVe-PM	I nuovi sistemi utilizzano la tecnologia PlateMatching per abbinare con più precisione le targhe transitanti tra due punti di rilevamento, indipendentemente dal formato delle targhe e dai caratteri utilizzati

I nuovi tutor

Dal 27 luglio sono attivi i nuovi sistemi di rilevamento della velocità media dei veicoli in via sperimentale

Riguardano le seguenti tratte autostradali:

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">• A1 Milano - Napoli (compresa la variante di valico)• A10 Genova - Ventimiglia• A14 Adriatica Bologna - Taranto | <ul style="list-style-type: none">• A16 Napoli - Canosa• A24 Roma - Teramo• A25 Torano - Pescara |
|--|--|

Il nuovo sistema (SICVe-PM, Sistema informativo per il controllo della velocità con tecnologia PlateMatching) dovrebbe consentire una scansione più precisa delle targhe dei veicoli, eliminando o riducendo i rischi di non corretta lettura delle targhe. La tecnologia PlateMatching consente di abbinare con più precisione le targhe transitanti tra due punti di rilevamento, indipendentemente dal formato delle targhe e dai caratteri utilizzati. Il software riceve ed è in grado di elaborare correttamente gli elementi di tutte le targhe, sia nazionali (comprese quelle speciali delle forze di polizia) che estere