

E IN PIU' IN REGALO
un sistema home cinema dolby digital

SOLO SE TI ABBONI ONLINE entro il 13/10

ABBONATI ORA




Strade sicure

di Maurizio Caprino



Maurizio Caprino

"La strada è puttana"
Anonimo ispettore della Polizia stradale, 1998



RSS Cerca nel sito



Categorie

- Alcol e droga
- Allacciare cinture e seggiolini
- Chi controlla i controllori?
- Furbate
- General
- Le colpe dei veicoli
- Mezzi pesanti
- Moto e motorini
- Novità legislative
- Pedoni e ciclisti
- Semafori & foto
- Sentenze
- Strade e segnaletica
- Tutti a scuola!
- Velocità

28/09/09

Per il giudice tutte le strisce blu sono illegali. E il Comune lascia fare

La collega Marisa Marraffino, quando l'ha letta, è saltata sulla sedia. Eppure, non è una persona che s'impresiona facilmente davanti a una sentenza: prima ancora di essere giornalista, è avvocato. Il fatto è che qui un giudice di pace di Firenze (sentenza 7337/09) ha ritenuto nulla una multa fatta sulle strisce blu perché si è andato a vedere vede l'articolo 7, comma 1, lettera f del Codice della strada, scoprendo che esse si possono istituire solo in conformità a direttive ministeriali su come fissare le tariffe, che però non sono mai state emanate. Ciò significa distruggere tutto il sistema delle strisce blu, ovunque. Ma credo che un paio di cavilli salvino tutto in extremis.

In sostanza, l'articolo 232, comma 3 del Codice dice che le disposizioni regolamentari previgenti restano in vigore fino alla data entro la quale i ministeri competenti devono emanare quelle nuove. Tale data è fissata dal Codice stesso caso per caso, ma la maggior parte delle volte è il 1° gennaio '94. Tempo scaduto, quindi. Ma attenzione: queste sono disposizioni di natura regolamentare, quindi è bene dare un'occhiata anche al Regolamento di esecuzione del Codice. Che, all'articolo 406, comma 2, tira fuori questo colpo di teatro: "Tutti i provvedimenti e le disposizioni tecniche emanate dai ministeri competenti nelle rispettive materie in attuazione dell'enorme del regolamento abrogato restano in vigore fino all'emanazione dei nuovi decreti". Nel caso dei parcheggi a pagamento, allora ministero dei Lavori pubblici diede istruzioni già negli anni 60 (stabilendo che le tariffe dovevano tener conto solo dei costi di gestione del servizio, senza caricare un'ulteriore componente legata all'occupazione del suolo pubblico, che sarebbe una tassa), quindi la bomba dovrebbe essere disinnescata.

Il bello è che questa tesi l'avrebbe dovuta sostenere il Comune di Firenze davanti al giudice di pace. E invece, stando a quanto è riportato nella sentenza, il funzionario comunale che si è presentato in aula (caso fortunato: talvolta capita anche che non ci sia nessuno) ha fatto scena muta. Così il giudice ha potuto demolire le strisce blu. Innescando, credo, una serie di ricorsi-fotocopia: basta che la notizia di questa sentenza si diffonda. Ricorsi a parte, l'atteggiamento del Comune è grave: se non conoscono i cavilli (come sembra dalla sentenza, salvo che ci sia qualche dirigente che li conosce ma non li ha spiegati a chi è andato a rappresentare l'amministrazione davanti al giudice), devono anche loro concludere che le strisce blu sono illegittime e devono eliminarle subito. Mantenere la situazione attuale, vuol dire solo provare a incassare soldi pur sapendo di non averne il diritto. Sarebbe interessante sapere che cosa ne pensa il giovanissimo neo-sindaco, Matteo Renzi, che appena insediato ha fatto partire una filippica proprio contro le multe che fungono da tasse...

Scritto alle 04:04 nella [Chi controlla i controllori?](#), [Furbate](#), [Sentenze](#) Permalink Commenti (0) TrackBack (0)

Il 42% dei segnali è inutile e lo toglieranno. A Conselve, Italia!

Sembra il resoconto di una delle migliaia di convegni che si tengono quotidianamente in Italia. E invece è una notizia clamorosa: venerdì scorso, il Comune di Conselve (Padova) ha annunciato che nel giro dei prossimi tre anni sostituirà tutti i segnali stradali non a norma e, con l'occasione, sfoltirà del 42% il totale dei cartelli. E' il risultato di un monitoraggio di sei mesi effettuato in collaborazione con Serenissima e Gemmlab (sotto gli auspici di Assosegnaletica) sugli 85 chilometri di rete stradale comunale (Scarica Conselve 42% di segnali in eccesso, Scarica Conselve cambia tutti i segnali).

La notizia è clamorosa innanzitutto perché qualcuno si è preso a cuore la segnaletica (è un obbligo di legge, ma di fatto l'unica sanzione applicabile è una condanna per omicidio colposo se muore qualcuno in un incidente e il caso finisce in mano a un giudice zelante). E poi l'analisi della situazione esistente ha portato a contare un mare di cartelli in eccesso: un po' come avviene nel resto d'Italia, solo che qui si è avuto il coraggio di disboscare. Attenzione: siamo ancora molto lontani dal caso di quella cittadina olandese dove la segnaletica è stata abolita quasi del tutto, ma per essere in Italia è davvero una svolta epocale: finora aveva sempre prevalso l'idea che più segnali si mettono e più ci si pare da eventuali responsabilità, con buona pace delle regole del Codice sull'apposizione della segnaletica, che vorrebbero dare coerenza e credibilità ai cartelli in modo che la gente ricominci a rispettarli.

Scritto alle 03:20 nella [Strade e segnaletica](#) Permalink Commenti (1) TrackBack (0)

In autostrada a 180, finché la Polizia ferroviaria... Cronaca di una corsa inutile

Per gli smalizati dell'autostrada, quella comparsa l'altro giorno sul sito della Polizia (www.poliziadistato.it) è una notizia incredibile: un distinto 52enne che viaggiava a 180 all'ora con una Subaru sportiva sulla A12 tra Genova e Sestri Levante ci ha rimesso ben 12 punti patente e 313 euro, pur senza incappare in un autovelox. E' accaduto una cosa rara: un equipaggio di agenti della Polizia ferroviaria, casualmente in transito sull'autostrada, ha inseguito con la Punto di servizio questo signore e lo ha bloccato, applicando tutte le sanzioni possibili (in mancanza di un rivelatore di velocità, hanno evidentemente applicato l'articolo 141 sulla velocità pericolosa e hanno conteggiato tutte le infrazioni, tipo il cambio di corsia senza freccia, il procedere a zig zag eccetera).

L'episodio suggerisce due considerazioni:

1. evidentemente l'automobilista si è fidato dell'esperienza, secondo cui i poliziotti, se non sono della Stradale (e talvolta nemmeno in questo caso), lasciano fare, ma le eccezioni sono sempre possibili;
2. il fatto che la Punto abbia raggiunto la Subaru indica probabilmente che correre come matti su autostrade con un certo traffico (tanto più a due corsie con curve e gallerie, come l'A12 in quel tratto) non serve a nulla, perché si trova sempre qualcuno davanti che fa da tappo (e mi pare improbabile che l'automobilista abbia rallentato subito appena si è visto inseguito, perché in autostrada una pattuglia su un'auto lenta ci mette sempre un po' per far capire che ha intenzione di fermare

ULTIMI POST

- Per il giudice tutte le strisce blu sono illegali. E il Comune lascia fare
- Il 42% dei segnali è inutile e lo toglieranno. A Conselve, Italia!
- In autostrada a 180, finché la Polizia ferroviaria... Cronaca di una corsa inutile
- "A 150 all'ora in città uccide due podisti". Ma la colpa è dei palazzinari
- Se lo scandinavo corre troppo
- Gli appalti al ribasso e le buche perenni
- Corsi di guida sicura proliferano. Funzioneranno?
- Statali invase dai Tutor? No, solo pannelli a messaggio variabile. Era ora
- L'antiautovelox da duemila euro che promette miracoli. E la galera
- Ora per il comando vocale basta una frase. Funzionerà?

ARTICOLI CONSIGLIATI

Pubblicità

Posteitaliane

ALBUM FOTOGRAFICI

Allianz Assicurazioni
Qualità e servizio. Contatta la rete Allianz nella tua regione!
www.allianzas.it

Software spyphone GSM.
Trasforma un cellulare GSM in un potente telefonino di controllo.
www.gsminfo.it

sistemi di difesa
anti spia gps telecamere per auto
disturbatore telecamere spia
www.videosorveglianza.name

Annunci Google

- GermaniE
- Guardie o ladri
- Londra - Cosmopoli
- Oltre il Tfr
- Mare nostrum
- Contrappunto
- Backstage
- Africa
- Media 2.0
- Meteo Borsa
- Finanza&Potere
- Out of the Boot
- La revolution en rose
- Europa

Scritto alle 03:07 nella [Chi controlla i controllori?](#) , [Velocità](#)

[Permalink](#) [Commenti \(0\)](#)
[TrackBack \(0\)](#)

25/09/09

"A 150 all'ora in città uccide due podisti". Ma la colpa è dei palazzinari

Ieri sulle homepage dei siti d'informazione troneggiava un brutto incidente: un 19enne su Alfa 147 ha ucciso due podisti a Bari. Qualcuno ha riportato una presunta stima dei vigili urbani secondo cui il ragazzo andava a 150. Io abito su quella stessa strada e vi garantisco che lì a 150 può arrivarci solo una monoposto da corsa. Tanto più che all'ora dell'incidente (poco dopo le 20) c'è traffico, cosa che su una strada stretta come quella taglia la testa al toro. E allora com'è successo? La dinamica non è ancora chiara. Ma una cosa è certa: a prescindere dalle responsabilità del ragazzo (che sembrano comunque gravi perché è indubbio che stesse correndo in mezzo al traffico e vicino a un semaforo), quella strada, come tantissime in Italia, non è fatta per i podisti. Anzi, nemmeno per i semplici pedoni. Infatti, è il tipico esempio di strada di campagna ai lati della quale nei decenni è stata lasciata crescere la città senza che nessuno si preoccupasse. Risultato: il marciapiede, quando c'è, è stretto oppure reso difficilmente praticabile da erbacce, rami non potati, segnali, pali della luce e interruzioni dovute ad accessi alle proprietà laterali. Un calvario, soprattutto per mamme con passeggino e podisti, che quindi si trovano spesso a "invadere" la sede stradale loro malgrado, rischiando di essere travolte da uno dei tanti sconsiderati che passano (e io lo so bene, ne vedo quasi ogni sera quando getto l'immondizia: hanno auto di ogni tipo, quindi altro che limiti di potenza per neopatentati!). Certo, l'ideale sarebbe fermarli, ma visto che non ci si riesce sarebbe il caso di curare meglio i marciapiedi (anche perché ritengo ci siano persone anche disposte ad andare a piedi, se solo potessero contare su un percorso protetto). Non a caso, le vittime dell'altra sera non erano solite andare a correre lì. Lo facevano nei piazzaloni attorno allo stadio. Solo che l'altro ieri a Bari c'era la partita...

Scritto alle 16:23 nella [Pedoni e ciclisti](#) , [Strade e segnaletica](#) , [Velocità](#) [Permalink](#) [Commenti \(1\)](#) [TrackBack \(0\)](#)

24/09/09

Se lo scandinavo corre troppo

Ahi, com'è difficile migliorare quando si è già a livelli di eccellenza! Un mesetto fa è uscito un rapporto dell'Etsc sui Paesi nordici (http://www.etsc.eu/documents/copy_of_Road%20Safety%20in%20Nordic%20countries.pdf), da cui emerge che gli incidenti e mortalità sono sempre stati tra i più bassi d'Europa e non migliorano allo stesso ritmo di altri Paesi che negli ultimi anni sono diventati particolarmente virtuosi (come Francia e Portogallo). Parte della colpa viene attribuita alla velocità: per noi italiani potrebbero essere dati ridicoli, ma le autorità locali sono molto preoccupate per il fatto che circa la metà dei conducenti non rispetta i limiti generalmente bassi che ci sono da quelle parti (si vedano le pagine 12,13 e 14 dello studio). Purtroppo in Italia rilevazioni simili di velocità a fini statistici non se ne fanno, per cui non possiamo fare confronti seri. Ma tenete presente che le statistiche Etsc si riferiscono alle medie tenute in condizioni di scarso traffico, quelle in cui in Italia i limiti non li rispetta davvero nessuno (e dire che da noi i limiti - almeno quelli generali - sono più alti che nel Nord Europa).

Scritto alle 02:37 nella [Velocità](#) [Permalink](#) [Commenti \(0\)](#) [TrackBack \(0\)](#)

Gli appalti al ribasso e le buche perenni

Perché le strade italiane sono piene di buche e quelle di Paesi dove il ghiaccio fa danni per metà dell'anno sono perfette? Paoblog (<http://paoblog.wordpress.com/2009/09/23/1-lavori-stradali-a-milano/>) riprende le consuete teorie di chi spiega tutto con i prezzi al ribasso sfrenato che si vedono nelle gare d'appalto. L'esempio concreto che fa Paoblog spiega da solo molte cose: ci sono gare vinte da aziende che devono far arrivare operai da mille chilometri di distanza, con costi che nonostante tutto non intaccano la convenienza della loro offerta. Quindi è lecito sospettare che questi costi vengano recuperati con lavorazioni approssimative. Tanto poi chi controlla? In teoria, dovrebbero provvedere i tecnici dell'ente che aggiudica i lavori. Nella pratica, invece, pare non si faccia abbastanza. E dire che all'estero sono abituati addirittura a certificare l'asfalto dei commissari piazzali di parcheggio.

Scritto alle 02:23 nella [Strade e segnaletica](#) [Permalink](#) [Commenti \(0\)](#) [TrackBack \(0\)](#)

Corsi di guida sicura proliferano. Funzioneranno?

L'altro giorno l'Acì ha firmato un protocollo d'intesa (Scarica [Protocollo Acì con Matteoli per la formazione dei conducenti](#)) per la formazione dei conducenti col ministro dei Trasporti (e chissà com'erano felici alla Motorizzazione, dove dipendono dallo stesso ministro e sono in guerra non dichiarata con l'Acì da mezzo secolo). Qualche settimana fa, lo stesso Acì ha annunciato che farà sorgere un centro di guida sicura anche al Sud, in un posto insospettabile come Sessa Aurunca (Scarica [A Sessa Aurunca il primo Centro di Guida Sicura ACI nel Sud](#)). Ma anche le autoscuole, molte delle quali non vanno esattamente d'accordo con l'Acì, stanno iniziando un percorso per qualificarsi: alcune di esse aderiranno a standard in corso di definizione e si metteranno insieme per condividere gli investimenti necessari a organizzare corsi di guida sicura anche dove non ci sono veri e propri autodromi. Insomma, un terremoto di iniziative, in un Paese dove da sempre per ottenere la patente basta saper fare un giro dell'isolato a 30 all'ora. Come mai tanto attivismo? Nonostante i tagli, qualche soldo pubblico arriva e, lecitamente, gli operatori cercano di accaparrarselo. Ma sarà necessaria una forte vigilanza su questo nuovo business. Non solo: sarà bene organizzare indagini statistiche appropriate (per esempio, con i gruppi di controllo, cioè confrontando nel tempo gli incidenti causati da un campione di ragazzi che ha fatto i corsi integrativi di guida sicura e quelli di chi ha fatto solo le lezioni strettamente necessarie a prendere la patente), per vedere i risultati effettivi delle varie scuole e così costringere tutte a funzionare davvero.

Scritto alle 02:14 nella [Tutti a scuola!](#) [Permalink](#) [Commenti \(0\)](#) [TrackBack \(0\)](#)

18/09/09

Statali invase dai Tutor? No, solo pannelli a messaggio variabile. Era ora

Qualcuno che ha viaggiato sulle statali durante le vacanze si era preoccupato. Aveva notato che sono spuntati centinaia di portali "a sbraccio", di quelli su cui poggiano i pannelli a messaggio variabile. Ma, visto che l'Anas non gode certo di buona fama sul fronte dell'informazione all'utenza su strada e sapendo che aveva invece avviato anch'essa l'implementazione del Tutor, il sospetto era stato che ci sarebbe stata un'impenata dei controlli di velocità, peraltro su strade dove il limite è 90 e la gente va almeno a 110. Niente di tutto questo, però: quei portali ospiteranno in realtà proprio pannelli a messaggio variabile, accompagnati da telecamere (affinché dalle sale operative si abbia la situazione in tempo reale in tanti punti della rete) e sensori di traffico (più economici rispetto a quelli tradizionali annegati sull'asfalto, perché non richiedono lavori a terra). D'altra parte, non potevano essere tutti Tutor: questo sistema si può usare in modo esteso solo sulle autostrade e sulle migliori superstrade, perché deve essere montato su tratti dove il limite di velocità non cambia e su moltissime statali sappiamo bene che c'è invece un'altalena di limiti.

Questa è la parte finale di un'operazione che l'Anas ha in corso da qualche anno e che ha già portato alla costruzione di una nuova sala operativa nazionale (foto Roma, agosto, all'autostrada di...

Fiumicino) e unità locali di gestione. I risultati si vedono da qualche tempo: i pochi pannelli a messaggio variabile già esistenti hanno cominciato a fornire informazioni puntuali. Persino sorprendenti: l'altro giorno, sulla tangenziale di Bari, presegnalavano anche un ostacolo in carreggiata. Pensavo a uno scherzo: avevo visto montare quei pannelli quasi vent'anni fa, in occasione dei Mondiali di calcio del '90, poi li avevo visti sempre spenti e da qualche anno li avevano riaccesi per scrivere le solite raccomandazioni alla prudenza. Certo, non sempre funziona tutto: giusto stamattina, sempre sulla tangenziale di Bari, c'era una maxi-coda non segnalata. Ma in genere ora va molto meglio. Meglio tardi che mai.

Scritto alle 17:21 nella [Strade e segnaletica](#) [Permalink](#) [Commenti \(0\)](#) [TrackBack \(0\)](#)

17/09/09

L'antiautoveloce da duemila euro che promette miracoli. E la galera

Gli aggeggi che rilevano la presenza di controlli di velocità stanno stufando anche in un Paese in cui funzionano davvero, come la Gran Bretagna. Sono davvero efficaci solo in presenza di apparecchi radar (non utilizzati in Italia), ma nel Nord Europa si stanno diffondendo le vetture con cruise control attivo, che hanno anche loro un radar e quindi generano un gran numero di falsi allarmi, che alla fine ti inducono a spegnere tutto. Così sta trovando terreno favorevole un altro sistema, costosissimo. Dicono funzioni bene anche col laser (usatissimo in Italia), nel senso che sarebbe persino in grado di fare da jammer, cioè da disturbarne l'emissione impedendogli di misurare la velocità. Si dice stiano cominciando a venderlo pure in Italia, a circa duemila euro installazione compresa. Tutte notizie riservate: in Italia questi aggeggi sono vietatissimi (743 euro di multa e confisca del dispositivo), nel senso che non si possono né produrre né vendere né usare (si possono solo tenere spenti a bordo, cosa che può capitare a uno straniero che circola da noi). Tra gli "appassionati del genere" ci si chiede se il jammer funziona davvero. Io non ho risposte: occorrerà attendere. Ma intanto ho chiesto a un grande esperto, Nicola Agandi (poliziotto che si occupa di queste cose per l'Asaps, l'Associazione sostenitori e amici della Polizia stradale) come la vede. E lui ci vede addirittura un reato: se il jammer funzionasse, impedendo il controllo della velocità, interromperebbe un pubblico servizio. Cosa che è un reato punito con la reclusione fino a un anno (che di solito non si sconta davvero, ma sporca la fedina penale). E attenzione: contrariamente a quella degli antiautoveloce tradizionali, la presenza di un jammer in funzione può essere quantomeno sospettata dagli agenti a bordo strada. Infatti, se hanno il Telelaser o se sorvegliano davvero l'Autoveloce, possono capire che la lettura della velocità non è avvenuta e, se mancano altre circostanze che di solito portano a mancata lettura (per esempio, il transito di due veicoli quasi appaiati a velocità diverse), possono concludere che c'è un jammer. E attivarsi di conseguenza.

Scritto alle 13:49 nella [Furbate](#), [Velocità](#) [Permalink](#) [Commenti \(0\)](#) [TrackBack \(0\)](#)

Ora per il comando vocale basta una frase. Funzionerà?

Avviso ai (pochi) proprietari di auto che spendono soldi per avere un dispositivo di sicurezza avanzato come il comando vocale di alcune funzioni (telefono, navigatore, clima, radio eccetera): il sistema che consente di concentrare in una sola frase quello che di solito richiede più passaggi arriva sulle Mercedes (Scarica Mercedes-Benz e Becker scelgono One-Shot Destination Entry di Nuance). Una buona notizia per la sicurezza: i sistemi più comuni costringono a un vero e proprio dialogo con la centralina, che dà ansia perché bisogna parlare solo dopo il "bip" e ogni frase porta con sé il rischio di non "capirsi" (per esempio, se chiamate i numeri dei vostri genitori, può accadere che la centralina confonda "mamma" con "papà", visto che sono entrambe parole corte con due "a"). Rischi che aumentano se piove forte o grandina, perché il rumore delle gocce sulla carrozzeria mette in difficoltà il microfono.

La frase unica concentra questi rischi in un solo momento. Ma, essendo più lunga di prima, richiede di scandire meglio le parole e funziona solo se il sistema ha capacità di comprensione migliori rispetto agli altri. Solo l'esperienza di chi avrà investito i suoi soldi su questo dispositivo ci dirà davvero se e come funziona.

Scritto alle 13:25 nella [Le colpe dei veicoli](#) [Permalink](#) [Commenti \(1\)](#) [TrackBack \(0\)](#)

[Successiva »](#)