

---

## L'ASSETTO NORMATIVO E LA REGOLAMENTAZIONE DELLA VELOCITÀ NEL CODICE DELLA STRADA VIGENTE: I REATI E GLI ILLECITI AMMINISTRATIVAMENTE SANZIONATI.

Nicola Fabio DE FEO

### 1. Premessa ed inquadramento generale.

Il Codice della strada vigente dedica particolare attenzione ad un fattore caratterizzante la circolazione stradale che ne costituisce contemporaneamente uno degli elementi “tipici”, se non addirittura costitutivi, ma anche uno degli aspetti più spesso attinto da ipotesi patologiche: la velocità.

Il concetto di velocità appartiene – ci si perdonerà il brevissimo *excursus* – al mondo della fisica: si tratta invero di un “rapporto” tra due grandezze, lo spazio ed il tempo; e più precisamente della misura della quantità di spazio percorsa da un vettore in una prestabilita unità di tempo.

Questa dunque la spiegazione dell'assunto appena riportato: per un verso non può esistere una “circolazione” senza velocità, cioè senza movimento (1); e per l'altro, la velocità in sé è dato “neutro”: diviene normativamente rilevante solo quando esso incida negativamente sull'ordinato svilupparsi della circolazione stradale, fuoriuscendo dai parametri (i “limiti”) che il legislatore appresti o direttamente o indirettamente.

Tre sono infatti le direttrici seguite nel Codice della strada, per disciplinare la materia della “velocità veicolare” (ispirate all'intento di isolare “la” velocità normativamente corretta) e che esamineremo nel prosieguo:

- il predisporre direttamente limiti massimi di velocità, in rapporto a tipo di veicolo, strada che si percorra e – in alcuni casi – caratteristiche accidentali del mezzo;
- l'indicare elementi sia propri del mezzo sia estranee ad esso, in presenza dei quali si richieda al conducente una valutazione ed un'applicazione della velocità “congrua” in rapporto alla situazione contingente; dunque, senza pre-fissare un limite massimo di velocità;
- il vietare direttamente alcuni tipi di situazioni che il legislatore ritiene *juris et de jure* pericolose per la sicurezza pubblica e privata (le competizioni sportive in velocità con veicoli a motore che non siano state autorizzate).

---

(1) Facendo qui salva la nota impostazione della Suprema Corte che tende - in campo risarcitorio-assicurativo - ad estendere l'ambito del concetto di circolazione stradale anche allo stazionamento di veicoli.

L'armonizzazione delle disposizioni che afferiscono a queste tre tipologie d'intervento offre, a nostro modo di vedere, la possibilità di comprendere appieno la disciplina della velocità veicolare e di "incasellare" le varie fattispecie.

Il "sistema" è infatti piuttosto complesso, e si avvale:

a) di una norma generale, che costituisce il principio informatore della circolazione stradale, e cioè **l'articolo 140 Cod. strad.**, che impone l'obbligo di adottare una condotta tale "non costituire pericolo o intralcio per la circolazione" e contemporaneamente "in modo che sia in ogni caso salvaguardata la sicurezza stradale". (2)

b) di una serie di norme speciali, tra le quali spiccano **l'articolo 141, l'articolo 142 ed il combinato disposto – come si suol definire – degli articoli 9-bis e 9-ter**, dedicati interamente alle competizioni in velocità non autorizzate che utilizzino veicoli a motore.

Ma il legislatore non ha solo fatto ricorso ad una molteplicità di norme; ha anche costruito fattispecie di natura diversa (reati ed illeciti amministrativi), punite non di rado non solo con le sanzioni (pene o sanzioni pecuniarie) proprie della *species*, ma anche con sanzioni amministrative accessorie (a reato o a illecito amministrativo) e con misure sanzionatorie amministrative (la decurtazione di punteggio dalla patente di guida).

Cerchiamo dunque di dipanare – ovviamente per sommi capi e con meri intenti orientativi - i fili della fitta ragnatela normativa; ed iniziamo dalle ipotesi di reato.

## 2. Le gare in velocità.

Il precedente Codice della strada (3) puniva in origine anche il mero eccesso di velocità (che trova oggi la sua disciplina generale nell'art. 142 Cod. strad.) a titolo di reato contravvenzionale; ma tale violazione fu depenalizzata già dalla legge 317/1967, e l'opera di progressiva trasformazione di reati afferenti la circolazione stradale in illeciti amministrativi è continuata dapprima con la legge-quadro relativa (legge 24.11.1981 n. 689) e da ultimo – fra gli altri - con il D.lgs. 507/1999.

È interessante tuttavia notare che l'unico ambito della materia che ci occupa nel quale permanga (anzi, sia stata introdotta assai di recente) un'area rilevanza penale è quella concernente le gare di velocità con veicoli a motore; infatti già il D.L. 121/2002, convertito in legge 1.8.2002 n. 168, introdusse nell'ordinamento due fattispecie; più precisamente, si inserì *ex novo* un comma 8-bis all'articolo 9 del Codice della strada, e si riformulò il comma 9 dell'articolo 141 dello stesso Codice: disposizioni che però risultavano male armonizzate.

---

(2) L'uso della locuzione "in ogni caso" rende prevalente il secondo principio ("salvaguardia della sicurezza stradale") e recessivi, in caso di contrasto con esso, gli altri beni tutelati (pericolo/intralcio per la sicurezza stradale).

(3) D.P.R. 393/1959, art. 102.

Con la legge 214/2003 (4) (di conversione del D.L. 151/2003 (5)), il legislatore ha tentato una risistemazione organica del complesso normativo concernente le “gare in velocità”, senza però riuscirci fino in fondo; regolamentano attualmente la materia, infatti, addirittura cinque disposizioni:

- l’articolo 9, comma 8, così come sostituito dall’art. 2 lettera “i” del D.lgs.9/2002, non essendo stato attinto dall’abrogazione del successivo comma 8-*bis*;
- l’articolo 9, comma 9, unica norma rimasta immutata;
- il novello articolo 9-*bis* del Codice della strada, introdotto dalla legge 214/2003;
- il novello articolo 9-*ter* del Codice della strada, anch’esso introdotto dalla legge 214/2003;
- il nuovamente riformulato comma 9 dell’articolo 141 del Codice della strada.

In particolare, l’articolo 9, comma 8, Cod. strad. è norma solo in parte afferente la disciplina che ci interessa: essa infatti punisce chiunque organizzi una competizione sportiva senza esserne autorizzato nei modi prescritti dai commi precedenti della stessa norma; e la sanzione pecuniaria viene notevolmente inasprita (6) se si tratti di “competizione sportiva con veicoli a motore”.

L’articolo 9 comma 9 – altra fattispecie di illecito amministrativo - costituisce un corollario ed un completamento della disposizione appena citata: regola, infatti, l’ipotesi in cui l’autorizzazione sia stata rilasciata, ma non se ne osservino “obblighi, divieti o limitazioni” ivi contenuti: e coerentemente la sanzione amministrativa pecuniaria è inferiore rispetto a quella irroganda per il comma precedente.

Le disposizioni completamente nuove sono state invece introdotte con gli articoli 9-*bis* e 9-*ter*, che prevedono diverse fattispecie di illecito, tutte costituenti reato; e per di più si tratta – come agevolmente evincibile dal tipo di pena prevista – di delitti e non di contravvenzioni: il che, tanto per citare le conseguenze più evidenti, spiega effetti in tema di prescrizione del reato e di inapplicabilità dell’oblazione (*ex artt. 162 o 162-bis Cod. pen.*).

### **2.1. L’articolo 9-*bis* Cod. strad.**

L’articolo 9-*bis* Cod. strad. prevede e punisce due differenti condotte:

- l’organizzazione, promozione, direzione o agevolazione di una competizione sportiva in velocità con veicoli a motore senza esserne autorizzato ai sensi del precedente articolo 9: la pena è della reclusione da 1 a 3 anni e della multa da

---

(4) Legge 1 agosto 2003 n. 214, in *Gazz. Uff.* 12 agosto 2003 n. 186.

(5) D.L. 27 giugno 2003 n. 151, in *Gazz. Uff.* 30 giugno 2003 n. 149.

(6) Anche se a nostro modo di vedere sempre in misura piuttosto blanda, soprattutto nel minimo edittale; si tenga presente che si è ammessi al pagamento in misura ridotta – corrispondente sempre *ex lege* al minimo edittale nella disciplina del Codice della strada – non essendo la fattispecie fra quelle per le quali ciò è precluso *ex comma 3-bis dell’art. 202 Cod. strad.*

€ 25.000 ad € 100.000, e vengono irrogate anche la sanzione amministrativa accessoria (a reato) della sospensione della patente di guida da 1 a 3 anni e la confisca del veicolo utilizzato.

Si noterà come sia stata ricompresa nella formulazione particolarmente ampia ogni fase dell'allestimento, progettazione e svolgimento della gara, anche in virtù della congiunzione ("comunque") utilizzata a proposito dell'opera di agevolazione, che pare costituire una vera e propria "clausola di chiusura" del sistema normativo;

- la derivazione dalla competizione non autorizzata – che abbia le stesse caratteristiche di quella appena descritta – della morte di una o più persone, (nel qual caso si applica la pena della reclusione da sei a dodici anni) o di una lesione personale (con reclusione da tre a sei anni); viene inoltre irrogata la sanzione amministrativa accessoria a reato della revoca della patente di guida. (7)

Trattasi, come si avuto modo di rilevare altrove (8), di una vera e propria ipotesi di delitto aggravato dall'evento e non di reato circostanziato (9), anche in considerazione della *ratio legis*.

Esaminando brevemente le note comuni di fattispecie, osserviamo che l'evento in questione deve essere qualificabile come "competizione sportiva" (10); inoltre, quest'ultima deve essere caratterizzata dall'avere, come elemento basilare, la velocità, e dunque non consistere in mere gare di abilità, e deve concernere veicoli a motore (sono dunque ricompresi anche i ciclomotori ed ogni altro veicolo azionato da motore, anche non a scoppio). (11)

Sono inoltre presenti – per ambedue le fattispecie indicate - due ulteriori aggravanti "speciali" (12) ed "ad effetto speciale" (13), introdotte dal comma 3 dello stesso articolo 9-*bis*: le pene per i delitti indicati al comma 1 (fattispecie-base) e 2 (fattispecie aggravate dall'evento) sono aumentate sino ad un anno di reclusione se alternativamente le manifestazioni sono organizzate a scopo di lucro o al fine di esercitare le scommesse clandestine (14) oppure alla competizione partecipino minori degli anni diciotto (15).

Permangono invariate le sanzioni amministrative accessorie suddescritte.

---

(7) Ovviamente in sostituzione della sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente, prevista per la fattispecie-base; considerazione, questa, che ulteriormente corrobora, a nostra opinione, la tesi dell'autonomia della figura delittuosa in esame rispetto a quella delineata dal comma 1 dell'articolo 9-*bis*.Cod. strad. di cui si dirà immediatamente dopo nel testo.

(8) Ci si permette di rimandare sull'argomento a DE FEO, *Diritto penale della circolazione stradale*, Maggioli, II ed. 2005-2006 in corso di stampa; nonché a DE FEO, *Appunti, spunti e tracce sul delitto di lesioni personali colpose derivante da violazione delle norme sulla circolazione stradale, con particolare riferimento alla velocità del veicolo*, in *Il Sole 24Ore*, Avvocato, nov. 2005.

(9) Il che comporta l'inapplicabilità della comparazione delle circostanze.

(10) Il che implica comunque un concetto di *agòn*, cioè di confronto teso al reciproco superamento.

(11) Ed è nostra tesi che si applichi la disposizione in questione anche nel caso in cui siano coinvolti pure mezzi con modalità di trazione differenti: si pensi ad una corsa tra cavallo e ciclomotore.

(12) Perché non ricomprese tra quelle indicate nell'art. 61 Cod. pen.

(13) Poiché aumentano la pena in misura differente da "fino ad 1/3".

(14) Aggravante di tipo teleologico.

(15) Aggravante di tipo soggettivo.

Fattispecie autonoma – collegata a quella “base” in esame soltanto dall'*occasio delicti* - è invece costituita dall'effettuazione di scommesse (ovviamente non autorizzabili, essendo illecito l'evento-base) sulle gare in questione: trattasi di delitto punito dal comma 4 dell'articolo 9-*bis* con la pena congiunta della reclusione da 3 mesi ad 1 anno e della multa da 5.000 a 25.000 Euro. (16)

## 2.2. L'articolo 9-ter Cod. strad.

L'articolo 9-*ter* costituisce norma residuale in tema di “gare in velocità con veicoli a motore”, poiché diviene operativa solo **“fuori dei casi previsti dall'articolo 9-*bis*”**: e punisce **“chiunque gareggi in velocità con veicoli a motore”**, appunto al di fuori dei casi previsti dall'articolo.

Si tratta dunque di definire *in minuendo* la condotta penalmente sanzionata: è cioè necessario verificare quali comportamenti ricompresi nel concetto del “gareggiare in velocità con veicoli a motore”, non siano già puniti dall'articolo 9-*bis*.

Una prima osservazione porta già a concludere che eventuali gare non di velocità o non con veicoli a motore, nei sensi sopra indicati, non siano punite né dall'una né dall'altra disposizione (cioè né dall'articolo 9-*bis* né dall'articolo 9-*ter*) ma, al più ricadano nel disposto dell'articolo 141 commi 5 e 9 Cod. strad., che introduce una fattispecie di illecito amministrativamente sanzionato “di chiusura”.

Il problema che si pone concerne dunque – come in tutte le fattispecie di chiusura – l'individuazione concreta degli ambiti di operatività della norma in questione, cioè delle condotte ricomprese nel precetto, considerando che essa condivide con l'articolo 9-*bis* l'attinenza alle sole “gare di velocità con veicoli a motore”: orbene, a nostro modesto modo di vedere l'unico dato differenziale reale consiste – ritenuta l'equivalenza semantica tra l'effettuare “competizioni sportive” (espressione utilizzata dall'art. 9-*bis*) ed il “gareggiare” (lemma contenuto nell'art. 9-*ter*) – nel dato “organizzativo”.

L'articolo 9-*bis*, infatti, fa riferimento ad una competizione “organizzata”, cioè preparata e predisposta; al contrario, l'articolo 9-*ter* non solo ne prescinde, ma limita espressamente la propria applicabilità alle sole ipotesi nelle quali non operi l'articolo 9-*bis*: talché dobbiamo concludere che la norma residuale che stiamo esaminando concerne le competizioni/gare non organizzate: ad esempio, quella sorta di scellerate gare stradali che vengono innescate dal sorpasso tra due vetture particolarmente potenti. (17)

La pena è della reclusione da 6 mesi ad 1 anno e della multa da € 5000 a 20000; si applicano le medesime sanzioni amministrative accessorie suindicate per l'articolo 9-*bis*, anche con riguardo al *quantum* edittale.

---

(16) Ed è il caso di osservare incidentalmente che la norma attinge solo la figura dello “scommettitore” (“chiunque effettua scommesse”), ma lascia esclusa quella del promotore/organizzatore della sola “scommessa” (l'allibratore, in buona sostanza), che cioè non sia coinvolto direttamente nella direzione/organizzazione/promozione della competizione, fatta salva naturalmente l'ipotesi di concorso con le figure di cui al primo comma dell'articolo 9-*bis* Cod. strad.

(17) In questo non condividendo la tesi che vorrebbe questi tipi di “gare di fatto” non penalmente sanzionabili.

### 3. La velocità eccessiva: i parametri.

Due sono le norme dedicate dal Codice della strada alla regolamentazione della “velocità” che costituisca elemento costitutivo di un illecito amministrativo: gli articoli 141 e 142; e ciò con una precisazione che si è già sommariamente anticipata, ma che pare opportuno in questa sede ribadire.

L’articolo 141 detta un criterio estremamente elastico: il che non significa certo meno cogente, ma semplicemente che in realtà il legislatore ha ritenuto di affidare alla prudente valutazione dello stesso conducente la scelta del limite di velocità da adottare, indicando tuttavia:

- a) il fine che esso intende perseguire;
- b) alcune situazioni predeterminate al ricorrere delle quali scatta per certo l’obbligo di portare una velocità moderata.

Il secondo, invece, l’articolo 142, fornisce un parametro vincolato: impone, cioè, un limite massimo di velocità che il veicolo può portare in relazione a tre parametri predeterminati e comunque già (resi) noti al conducente. Infatti i limiti massimi sono ancorati:

- in via generale, al tipo di veicolo che si conduce;
- ancora in via generale, al tipo di strada percorsa (autostrade, strade extraurbane principali e così via);
- in via particolare, ad uno specifico provvedimento dell’autorità competente (si tratta dell’apposizione di un limite di velocità inferiore a quello previsto in via generale, limite da portare a conoscenza con idonei strumenti di segnalazione).

#### 3.1. La velocità non adeguata: l’art. 141 Cod. strad.

Come s’è detto, si tratta di una norma a precetto elastico, ma soprattutto finalisticamente orientato; ed è costruita secondo una struttura concentrica, che dapprima determina il fine da conseguirsi, e quindi detta disposizioni via via più definite in relazione o a determinati comportamenti (ritenuti strettamente collegati alla velocità) o a particolari situazioni.

La fattispecie è perciò estremamente complessa, e la sua ambizione di onnicomprensività mal si concilia non solo con la realtà fattuale, ma soprattutto con i canoni normativi concernenti il nesso di causalità ed anche l’elemento psicologico dell’illecito amministrativo.

Come detto, il primo comma della norma individua quelli che sono gli “obiettivi di tutela” (e contemporaneamente i beni giuridici tutelati) della disposizione, in vista del conseguimento dei quali il conducente è tenuto ad “adeguare” la velocità.

In particolare esso prevede un obbligo generale di “regolazione della velocità”, e fissa a tale proposito una serie di obiettivi negativi (cioè di eventi che vanno evitati):

- il pericolo per la sicurezza delle persone;
- il pericolo per la sicurezza delle cose;
- ogni altra causa di disordine per la circolazione.

Si tratta con tutta evidenza di concetti già in sé vastissimi (18) e resi ancora più ampi dall'essere stati previsti *per negationem* (19); e va osservato che la loro previsione in una sorta di "ordine successivo" - cioè dal più importante al meno rilevante - ha a nostro modo di vedere un evidente intento "assorbente", il che implica che in caso di "incompatibilità di tutela contemporanea" ogni "bene giuridico" divenga recessivo rispetto a quello che lo preceda nell'elencazione (20); Il comma 2, invece, già apparentemente più specifico, è dedicato:

- nella sua prima parte, ad una componente essenziale della sicurezza della circolazione: la capacità di mantenere in ogni momento il controllo del veicolo condotto;
- nella restante parte, ad una serie, diremmo, di conseguenze del comportamento suddescritto, anch'esse strettamente collegate alla velocità:
  - 1) la capacità di compiere tutte le manovre necessarie in condizioni di sicurezza
  - 2) e "specialmente" la possibilità di arrestare il veicolo, seppur entro il campo di visibilità del conducente e dinanzi a qualsiasi ostacolo prevedibile.

È ben chiara anche qui la portata vastissima della norma, come comprovato dalla congerie di aggettivi, avverbi e locuzioni avverbiali e prepositive che la costellano (21), pur se pienamente giustificata in vista dell'ottenimento di quell'obiettivo (la sicurezza della circolazione stradale) pre-annunciato in inizio di articolo: è evidente che la capacità di conservare il pieno controllo del mezzo costituisce lo strumento principe per evitare sinistri; e la possibilità di effettuare l'arresto dello stesso in tempo utile ("tempestivo") costituisce per certo il metodo elettivo per scongiurare impatti (in questo caso, anche quelli che non siano derivati dalla violazione del precetto precedente).

Con specifico riferimento, poi, all'obbligo di arresto tempestivo - come abbiamo già avuto modo di annotare - l'interprete parrebbe trovarsi di fronte ad un obbligo assoluto e, per ciò stesso, praticamente inesigibile; sicché il legislatore stesso ha cura di precisare che detto obbligo ha dei precisi confini di operatività: esso infatti concerne solo gli ostacoli che si trovino:

- entro i limiti del campo visivo del conducente (requisito fisico-percettivo)

- e che siano contemporaneamente prevedibili (requisito che invece concerne la sfera più propria della diligenza) secondo l'*id quod plerumque accidit*.

Dunque, a questo punto, la norma avrebbe già esaurito la sua carica precettiva, avendo "coperto" pressoché tutto l'ambito degli eventi afferenti la "velocità dei veicoli" e le conseguenze che da essa possano derivare.

---

(18) Ed ancor più ampliati, nella loro estensione, dall'utilizzo del lemma di chiusura "ogni".

(19) Il legislatore, cioè, ha indicato - per così dire - non un *agere* positivo, ma determinate conseguenze che non devono derivare dal comportamento del conducente, con tutte le conseguenze cui si farà cenno a breve in materia di "causalità automatica".

(20) Si pensi al caso della manovra di emergenza: essa evita il pericolo per la sicurezza delle persone ma certo costituisce una causa di disordine per la circolazione; e tuttavia va prescelta, a scapito del secondo bene giuridico tutelato (appunto, l'"ordine della circolazione"), proprio per la prevalenza del bene giuridico "sicurezza delle persone".

(21) "Sempre" conservare; "tutte" le manovre "necessarie"; "in condizioni di sicurezza"; arresto "tempestivo"; "qualsiasi" ostacolo.

Invece il Codice opera un'ulteriore precisazione, estremamente importante:

Infatti, al comma 3 indica determinate aree (strade a visibilità limitata, prossimità di scuole, curve, prossimità di intersezioni, attraversamento di centri abitati, costeggiamento di edifici e così via), condizioni (insufficiente visibilità) o periodi (ore notturne) che radicano in capo al conducente dei veicoli un obbligo di "particolare moderazione" della velocità.

Si tratta, dunque, di "circostanze" – in senso etimologico (22) - idonee a costituire autonomamente e di per se stesse un ulteriore fattore di rischio, rispetto alla condizione, per così dire, "normale" di marcia, considerazione che conduce ad importanti conseguenze; prima fra tutte, il fornire una chiave interpretativa dell'espressione **in particolare** (contenuta nell'*incipit* del comma 3) (23), che dovrebbe così imporre al conducente una "speciale moderazione" della velocità nelle ipotesi menzionate; anche se, per altro verso, tale prescrizione va filtrata ed utilizzata con peculiare buon senso, rischiando, in caso contrario, di divenire pressoché inapplicabile.

Sul punto, a nostro modo di vedere, s'impone qualche altra breve considerazione:

a) la fattispecie in esame (quella del comma 3) è sanzionata in maniera più incisiva, sia quanto a sanzione pecuniaria sia quanto a misura amministrativa accessoria della decurtazione di punteggio dalla patente di guida, rispetto agli altri precetti contenuti nello stesso articolo: il che significa che siamo di fronte a comportamenti ritenuti più gravi dal legislatore.

b) inoltre l'articolo 141 nel suo complesso, ed in particolar modo il suo comma 3, contiene una serie di fattispecie costruite ed imperniate su una larga discrezionalità, e solo in parte di tipo "tecnico": infatti sono rimessi ad una ampia valutazione - dell'organo accertatore prima, dell'autorità amministrativa o giurisdizionale poi - non solo l'esito del giudizio finale (e cioè la "adeguatezza" della velocità portata), ma anche e persino alcuni degli elementi di operatività della norma: ad esempio, la "sufficienza" o la "limitatezza" della visibilità; o la qualificabilità come "stretto" di un passaggio (24); la "prevedibilità" di un ostacolo. Si tratta, come evidente, di concetti assai variabili; e pertanto la relativa valutazione sarà non solo da ancorare a dati di fatto concreti ed oggettivi, ma soprattutto da congruamente e specificamente motivare.

### **3.2. L'eccesso di velocità assoluto: l'art. 142 Cod. strad.**

L'articolo 142, invece, appare di più semplice disamina, perlomeno dal punto di vista squisitamente normativo e dogmatico; si tratta, infatti, di disposizione che sanziona direttamente il superamento di un limite di velocità che, come si è avuto modo di cennare, ha due caratteristiche peculiari:

---

(22) Che cioè *circum stant* rispetto al fatto "procedere ad una data velocità".

(23) Si vuol dire, cioè, che in particolare in quelle aree/circostanze sia necessario "regolare la velocità"; o si deve forse intendere che in dette condizioni sia necessario "regolare particolarmente la velocità", cioè mantenerla "particolarmente" (appunto) bassa ?

(24) A prescindere qui dalla considerazione che detto giudizio deriva anche dalla valutazione della sagoma (dell'ingombro, meglio) del veicolo la cui velocità si sta considerando.



- è a conoscenza diretta dell'utente della strada:
  - 1) o perchè già noto (o presunto tale), in quanto previsto da una norma del Codice della strada: in particolare dagli artt. 142 commi 1 e 3 Cod. strad.;
  - 2) o perchè reso manifesto da apposita segnaletica (25), in applicazione del comma 2 dell'art. 142 Cod. strad. (con l'opportuna precisazione che può trattarsi solo di un limite *ad minuendum* rispetto a quelli generali fissati per il tipo di strada dal comma 1 della stessa norma);
- è conseguentemente sottratto a qualsivoglia valutazione discrezionale, sia da parte del conducente che dell'accertatore; né deve trarre in inganno la (corretta) *querelle* relativa alle modalità di accertamento dell'eccesso di velocità, che attiene a tutt'altro campo: appunto, quello relativo ai mezzi il cui uso sia consentito per giungere alla determinazione che il limite sia stato superato.

*Ergo*, una volta che il limite massimo di velocità sia vigente, il suo superamento comporta automaticamente la commissione dell'illecito amministrativo, sanzionato peraltro in maniera diversificata a seconda non solo del *quantum* dell'eccesso – cioè del *surplus* di velocità portata rispetto a quella consentita -, giusta commi 8 e 9 dell'art. 142 Cod. strad. (26), ma anche del tipo di veicolo condotto (comma 11) e delle condizioni giuridiche soggettive del trasgressore (comma 12).

Due brevi annotazioni ci sembrano opportune:

- in primo luogo, nonostante la quasi totalità delle disposizioni della norma in questione siano dedicate all'"eccesso" di velocità, essa sanziona in realtà anche l'eccesso per difetto, per così dire: invero, la prima parte del comma 7 dell'articolo 142 Cod. strad. infligge una – seppur blanda – sanzione pecuniaria (senza né misure né sanzioni amministrative accessorie) anche a chi non osservi i limiti minimi di velocità apposti dall'ente proprietario della strada ai sensi del già indicato comma 2;
- inoltre, per quanto detto, i disposti degli artt. 142 e 141 Cod. strad. sono pienamente compatibili, poiché non sovrapponibili: in altre parole, il rispetto del limite massimo di velocità (art. 142, appunto) non costituisce di per sé comportamento pienamente concretizzante la "velocità corretta", perché interviene il disposto dell'articolo 141 a dettare gli ulteriori parametri tali da escludere la sussistenza di un illecito amministrativamente sanzionato; considerazione, questa, che ci pare particolarmente rilevante soprattutto di fronte a sinistri stradali cagionati da una velocità non adeguata, sia con riguardo ai profili civilistici che con riferimento a quelli più squisitamente penalistici.

---

(25) Che deve possedere determinate caratteristiche morfologiche e di visibilità predeterminate dal Codice della strada e dal suo regolamento di esecuzione (D.P.R. 495/1992).

(26) Con il corollario costituito dal comma 12 in tema di "reiterazione della violazione" infrabiennale con conseguente incremento dei limiti edittali della sanzione amministrativa accessoria (ad illecito amministrativo) della sospensione di validità della patente di guida.

## NOTE BIBLIOGRAFICHE:

BELLÈ, *Il sistema sanzionatorio amministrativo del Codice della strada*, CEDAM.

DE FEO - MARCHESIELLO, *Codice della strada: illeciti amministrativi, procedure sanzionatorie e mezzi d'impugnazione*, Maggioli, 2003.

DE FEO, *Diritto penale della circolazione stradale*, Maggioli, 2006 (in corso di stampa).

DE FEO, *Manuale dell'illecito amministrativo e depenalizzato*, Maggioli, 2001.

PICCIONI, *I reati stradali*, in *Il Sole 24ore*, 2005.

ROVELLI, *Le responsabilità civili e penali per gli incidenti della strada*, UTET, 1974.