

◆ È in provincia di Firenze l'azienda che produce gli strumenti per cogliere gli automobilisti indisciplinati

◆ La contromossa giunge da una ditta di Pesaro che commercializza la "scatoletta" di avvertimento



Nelle foto, pattuglie della polizia stradale con l'autovelox controllano la velocità sulle autostrade

COME FUNZIONA

Due raggi laser per l'auto e una foto per chi guida

L'autovelox funziona in base a due fasci laser che attraversano la strada perpendicolarmente alla direzione del traffico, cosicché il veicolo in transito interrompe un fascio dopo l'altro. La lettura della velocità è data dal rapporto spazio-tempo (lo spazio tra i raggi e l'intervallo di tempo che intercorre tra le interruzioni dei due fasci laser). La lettura è confrontata immediatamente col limite di velocità imposto su quel tratto di strada per quella categoria di veicoli, e, se la velocità eccede il limite, viene scattata la foto della parte posteriore del veicolo stesso.

È possibile anche identificare il conducente dotando l'autovelox di una seconda fotocamera che sfrutta un sistema di comunicazione a raggi infrarossi (non intercettabile), installato sul tripode (sotto il rilevatore di velocità) che consente lo scatto di fotogrammi della parte anteriore del veicolo e quindi, la conseguente identificazione del conducente. Il sistema di comunicazione trasmette il dato relativo alla velocità alla fotocamera frontale, unitamente ad un numero di codice che permette di abbinare con certezza le due foto.

Se si è "fotografati" dall'autovelox si incorre in una sanzione amministrativa che varia in relazione alla differenza di velocità del veicolo rispetto al limite di velocità imposto su quel tratto di strada. In base all'eccedenza del

limite si incorre in una sanzione che va da 58.750 a 2.350.000 lire. L'articolo 142 del nuovo Codice della Strada ai commi 7, 8 e 9 stabilisce l'entità delle multe: chi supera i limiti massimi di velocità di non oltre 10 Km/h deve pagare una somma che va da 58.750 a 235.000 lire; chi supera i limiti di oltre 10 Km/h e di non oltre 40 Km/h deve pagare da 235.000 a 940.000 lire; chi supera di oltre 40 Km/h i limiti deve pagare una somma che va da 587.500 a 2.350.000 lire. Da tale violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida. Se la violazione è commessa da un conducente in possesso della patente di guida da meno di tre anni, la sospensione della stessa è da 3 a 6 mesi.

L'autovelox è anche fonte di prova legalmente riconosciuta. Infatti l'articolo 142 del nuovo Codice della Strada al comma 6 recita quanto segue: "Per la determinazione dell'osservanza dei limiti della velocità sono considerate fonti di prova le risultanze di apparecchiature debitamente omologate." Chi può assicurarsi che l'autovelox è preciso? L'articolo 345 del Regolamento del Codice della Strada garantisce, in sede di approvazione da parte del Ministero dei Lavori Pubblici, l'applicazione di "una percentuale di tolleranza pari al 5% e comunque non inferiore a 5 km/h fino a 100 Km/h."

Velocità, la madre di tutte le multe

Polizie di mezzo mondo clienti della fabbrica toscana dell'autovelox

DALL'INVIATO

DANIELE PUGLIESE

CALENZANO (FI) È la fabbrica degli incidenti. Indirettamente lo è. Nel senso che gli automobilisti indisciplinati inveiscono contro di essa. O meglio, contro il loro principale prodotto: l'autovelox.

Magari a nessuno viene in mente. L'autovelox c'è, esiste, se ne intravedono le tracce dietro colonnine di cemento ormai conosciute da tutti lungo le principali autostrade o lo si scorge piazzato davanti all'auto di poliziotti stradali che compaiono improvvisi e inattesi dietro una curva o nello spiazzo di un rettilineo tentatore; ma pensare che esista addirittura una fabbrica che li produce...

Nelle fabbriche si fanno oggetti di grande consumo: la Coca Cola è una fabbrica, la Fiat è una fabbrica, la Philips è una fabbrica, a chi verrebbe in mente che anche per l'autovelox ci vuole una fabbrica. Domanda malposta, semmai ci sarebbe da chiedersi a chi è venuto in mente di fabbricare l'autovelox, come ha fatto a venirgli in mente, da quale anfratto misterioso del suo cervello gli è spuntata l'idea?

La risposta è: all'ingegner Sodi che negli anni '60, con una laurea in ingegneria in tasca, aprì un laboratorio di progettazione, ben presto diventato un'azienda che oggi fattura 10 miliardi all'anno e stavale di 30 dipendenti. È la «Sodi scientifica», sede a Calenzano, alle porte di Firenze, visibile a chi transita sull'autostrada del Sole perché, accanto all'insignificante capannone su cui sventa il nome dell'azienda, c'è un grandissimo radar.

Ora l'azienda è in mano al figlio del capostipite, l'ingegner Paolo Sodi, e a suo fianco lavorano altri tre o quattro membri di famiglia che hanno ereditato l'antica passione e questo business di nicchia. Mettono a punto strumenti capaci di determinare con precisione sempre maggiore la velocità di un veicolo calcolando il tempo che intercorre fra il passaggio di un punto e quello di un altro punto successivo. È un ragionamento di scala: se per percorrere qualche decina di centimetri occorre una manciata di secondi, significa che 180 chilometri li si coprono in un'ora e quella giusta è una velocità vietata dal codice stradale. Risultato: multa e, in certi casi, ritiro della patente.

Sia chiaro: alla Sodi non hanno inventato lo strumento. Non esiste un vero e proprio inventore dell'autovelox, non è come la lampadina che si attribuisce a Thomas Alva Edison o il telefono che se lo contendono da quando gracchia Bell e Meucci. L'autovelox, come dire, è un'applicazione pratica di concetti noti da tempo, è l'adeguamento di un'idea su cui ragionavano anche gli antichi greci mettendo a confronto tartarughe ed eroi, ad esigenze diventate via via più complesse. C'è da dire, però, che dal prototipo a valvole con i suoi 4 vistosi lead luminosi rossi, messo a punto nel 1966 alla Sodi scientifica (misurava, in uno spazio di 2 metri, velocità romanticamente comprese fra i 24 e i 150 chilometri orari) e l'ultimo modello dato in dotazione alle polizie di mezzo mondo, di cose ne sono cambiate. Il principio è sempre lo stesso, ma nel 1966 il passaggio dell'auto lo si registrava con due tubi pneumatici stesi sul manto stradale, dieci anni dopo arrivarono gli infrarossi e nel 1986 ecco il raggio laser: scrupolosamente a norma di legge acciò che non accechi il conducente.

Nel frattempo all'apparecchio è stata aggiunta una macchina fotografica, quella famigerata sotto il cui obiettivo è anche caduta qualche coppia fedifraga. Se

nel '66 alla Sodi pensavano al marchingegno, solo nel '74 hanno avuto la prima commessa dal Ministero degli Interni: «Erano i tempi dell'austerità - ricorda Paolo Sodi - e il bisogno di controllare la velocità era dettato dalla necessità del risparmio energetico». Fu quella la fortuna dell'azienda. La porta era aperta e si capì che con quel marchingegno si poteva risparmiare anche altro: vite umane. «Gli incidenti stradali causati dall'eccesso di velocità - dice ancora il titolare dell'azienda - restano una delle maggiori cause di morte nel mondo industrializzato».

Di una cosa va fiero: in una stanza contigua al suo ufficio c'è una bacheca ricolma di stemmi in stoffa con i nomi delle polizie di mezzo mondo. I suoi strumenti vengono venduti ai quattro angoli di un pianeta che essendo quasi sferico non si è mai capito come faccia ad avere quattro angoli.

Esportare tecnologia da un paese più che altro noto per il vino, gli spaghetti e i revers delle giacche, dà una certa soddisfazione. Illustra il suo orgoglio mostrando la statua di un discobolo, un codice di Leonardo e la foto di un'immensa parabola come le tre tappe di un ardire mezzo scientifico e mezzo artigianale che nell'Umanesimo e nel Rinascimento fiorentino ha conosciuto la sua pagina più gloriosa. «Ma farsi accettare all'estero per la propria tecnologia, mi creda, è un lavoro difficile», dice con una vena di malinconia. Scrivere «made in Italy» accanto a un circuito integrato o a un guazzabuglio di cavetti elettrici pare faccia ancora sorridere qualcuno. «Eppure - aggiunge Paolo Sodi - la nostra è tecnologia d'avanguardia, progettata al 100% all'interno dell'azienda con forti investimenti nella ricerca e con tutte le certificazioni internazionali di sicurezza e qualità».

Ma certi miti sono inaffondabili e una scatoletta da cui sbucano cavi, spie luminose e indecifrabili quadranti fa più effetto se odora di crauti e wüstel o al limite di pesce crudo. Ma alla Sodi non demordono: ora stanno interamente computerizzando il loro strumento e questo potrebbe essere il passaggio chiave per trasformare l'eccesso di velocità in una pratica inesistente anziché in una diffusa abitudine. Il limite più grande dell'autovelox, spiega Sodi, non sta nella macchina, ma nell'uso che se ne fa. Nel criterio con cui la si adopera. Nel fatto, insomma, se la si accende o la si tiene spenta. E ancora nella decisione che, tenendola accesa, si prende una volta constatata l'infrazione: punire o non punire? «Le multe - dice Paolo Sodi - vanno gestite, ci vuole personale che lo faccia, che sviluppi il rullino fotografico su cui è impresso il reato, che compili il verbale, che lo spedisca».

E poi ovviamente c'è un problema politico: davvero si vogliono scoraggiare le auto che vanno veloci? Senza dare risposta alla domanda spiega che l'autovelox dell'ultima generazione ha la fotocamera digitale, quella che ha sostituito il rullino con un floppy e quindi non ha bisogno della camera oscura; e che, essendo computerizzato, può da solo stabilire che la targa XYZ è del signor Tali dei Tali: già che c'è gli spedisce anche l'atto con tanto di bollettino postale precompilato. E se questo non basta attenzione: si sta già pensando a una sorta di autovelox che segnala chi non rispetta le distanze di sicurezza tra un veicolo e l'altro o a quello che scatta la foto a chi passa con il rosso. Automobilista avvisato...

ANTI-AUTOVELOX

Un radar e capti la minaccia del controllo

DALL'INVIATO

ANDREA GUERMANDI

PESARO Autovelox addio. Sulle strade, ora, si può non aver più paura di incontri costosi. Sempre che si abbia a bordo il radarino che capta l'odore di supermulta. La stradale ti piazza il mezzo tecnologico? Niente paura: l'azienda ti commercializza uno strumento che "individua" da lontano la minaccia e di fatto la disinnesca. In guerra, ogni cosa è lecita. È naturale che gli affari vadano a gonfie vele. Se uno corre solo dieci chilometri più forte del lecito e incappa in un autovelox, come minimo si becca due verdoni, duecentomila, di multa. Se l'inconveniente gli capita anche solo quattro volte, s'è già pagato lo strumento che lo avverte della presenza sgradita. C'è l'autovelox? E allora ti invento l'anti autovelox.

Arriva dagli States, ma è come se fosse made in Italy. Lo commercializza un'azienda di Pesaro, la "Energie positive srl". Sono bastate alcune trasmissioni pubblicitarie su televisioni locali e il business ha preso corpo. Il costo è, tutto sommato modesto: 699.000 lire più Iva del 20%. In totale, comprese le spese di spedizione: 838.000 lire, pari a quattro multoni "moderati" da Autovelox.

Da un Paese che si è inventato - Napoli, soprattutto - le cinture di sicurezza disegnate sulla t-shirt e che è avvezzo ad ogni sotterfugio per gabbare l'autorità costituita, non ci si poteva aspettare altro. Il brevetto, però, è americano e questo ci fa pensare ad un altro dei mitici luoghi comuni: ogni mondo è paese. Italianissimi, invece, l'adattamento - in termine tecnico: la taratura dello strumento - e la commercializzazione.

Gli affari vanno a gonfie vele. La vendita, che dovrebbe avvenire solamente attraverso la televisione, si è in realtà diffusa anche attraverso altri canali. Canali privati, come l'elettronico di fiducia o l'autoaccessorio. D'altra parte, il "nemico" è ben attrezzato e, come dicono quelli che usano normalmente il luo-



ghi comuni, in guerra ogni cosa è lecita.

La simpatica società a responsabilità limitata di Pesaro, di cui è amministratore unico il signor Michele Logiarato, nasce come erogatrice di servizi. È il settembre del '97, c'è nell'aria la prima febbre da lotto. "Energie" si inventa il servizio personalizzato di consulenza del lotto e di altri giochi e si ritaglia un consistente spazio in tv. Sulla base della data di nascita vengono estratti tre numeri del lotto su una ruota fissa, due colonne di superenalotto, quattro ambi, una schedina totocalcio, togo, totip e tris, una giocata in originale del superenalotto e una cartolina del concorso che ti fa vincere ogni mese tre milioni in biglietti della lotteria: il tutto per 115.000 lire spese comprese.

Sempre "Energie positive srl" commercializza il portapacchi caricatutto (quattroventose), lo skimoose (portasci a due ventose) e, appunto, l'anti autovelox. Dal momento in cui è apparso per la prima volta in tv, ne sono stati venduti già oltre un migliaio. «Abbiamo clienti di ogni parte d'Italia - dice Logiarato - e sono persone che lavorano sulla strada. Non sono dei fanatici della velocità, ma agenti di commercio, rappresentanti, gente che si fa dai 150.000 ai 200.000 chilometri all'anno. Assieme all'apparecchio forniamo la fotocopia della sentenza della Cassazione che ne decreta il libero uso».

Tutti ormai lo chiamano anti autovelox ma in realtà si tratta di un sofisticato rilevatore multistandard di radar, radio e laser. La sigla è Lux 5000, arriva dagli Usa e viene tarato da una società

del veronese per conto dell'azienda commercializzatrice. «È un prodotto all'avanguardia in grado di rilevare anche segnali laser e radar», dice l'amministratore unico. «C'erano altri prodotti in commercio, ma erano in grado di individuare solamente i segnali radio. Questo invece...».

Intendiamoci: nessuna istigazione a delinquere. Nè a correre. Logiarato è categorico: «Il prodotto è legale e serve a chi ama viaggiare nel rispetto dei limiti di velocità previsti dal codice della strada». L'aggeggio è grande quanto un lettore di cd portatile. Ha una specie di bocca di captazione dei segnali, tre pulsantini e una suoneria. Quando, nel raggio di ottocento metri, individua l'autovelox, lo segnala con un suono incisivo. Si ha dunque, tutto il tempo, per alzare il piede dal pedale dell'acceleratore ed evitare, così, una sorpresa sgradita.

Come si fa a comprarlo? Intanto, alcune indicazioni vengono fornite nel corso dei programmi pubblicitari in tv. Per chi non li avesse ancora visti, però, basti sapere che si può ordinare via fax. Si scrive alla ditta, si ordina e, alla consegna, si paga in contanti al corriere. Oppure si può inviare un assegno o compilare un bonifico bancario sul conto corrente di "Energie positive srl". Informazioni in tre lingue - italiano, tedesco e inglese - anche sul sito internet dell'azienda.

Da qualche tempo, poi, esistono anche alcuni referenti dell'azienda in giro per l'Italia che mostrano il prodotto e lo vendono direttamente. Ma non è ancora una pratica capillare. La diffusione maggiore, comunque, è avvenuta attraverso i programmi televisivi.

«Siamo diventati famosi con l'anti autovelox - dice Logiarato - ma ogni mese lanciamo prodotti innovativi. Il prossimo sarà un prodotto di bellezza. Chi, poi, ha idee, progetti, brevetti che non sa come far fruttare, si rivolga a noi per diventare "protagonista". Se sono invenzioni commercializzabili e vendibili, ne faremo un successo».

