



Ministero dei Trasporti  
Dipartimento per i Trasporti Terrestri  
Direzione Generale per la Motorizzazione

Prot. n. 77901 del 10.08.07

Al Ministero dell'Interno  
Dipartimento per gli Affari Interni e Territoriali  
Direzione Centrale  
per l'Amministrazione Generale e  
per gli Uffici Territoriali del Governo  
ROMA  
Rif. note prot. n. M/2413/12  
del 11.05.2007 e 24.05.2007

e p.c. Alla Prefettura  
Ufficio Territoriale del Governo  
...

e p.c. Alla Prefettura  
Ufficio Territoriale del Governo  
...

[www.poliziamunicipale.it](http://www.poliziamunicipale.it)

Oggetto:- Circolare n. 9 – prot. M/2413/12 del 22.03.2007. Semafori con documentatore fotografico.

Nel confermare integralmente quanto già espresso con nota prot. n. 19687 del 28.02.2007, si precisa quanto segue.

**1) Per la Prefettura di...**

L'art. 41 c. 10 del nuovo Codice della Strada (DLs n. 285/1992) non indica una durata minima del periodo d'accensione della luce gialla veicolare, ma si limita ad affermare un principio di portata generale.

Durante tale periodo, i veicoli non devono oltrepassare la linea d'arresto, salvo che vi si trovino così vicino da non potersi arrestare con sufficiente sicurezza.

Le norme tecniche al riguardo vengono invece dettate da organismi di unificazione o da enti di ricerca.

In particolare lo studio prenormativo pubblicato dal CNR il 10.09.2001, "Norme sulle caratteristiche funzionali e geometriche delle intersezioni stradali", al paragrafo 6.7.4 "Determinazione dei tempi di giallo", indica durate di 3, 4 e 5 s per velocità dei veicoli in arrivo pari, rispettivamente, a 50, 60 e 70 km/h.

In presenza di traffico pesante, con veicoli di lunghezza massima pari a 18.75 m, ivi compresi autocarri, autobus, filobus, autotreni, autoarticolati, autosnodati, filonodati e vetture tramviarie, è indicata una durata di 4 s anche per velocità di 50 km/h

[www.poliziamunicipale.it](http://www.poliziamunicipale.it)

Nella pratica, ai fini della massima uniformità applicativa, si adottano generalmente tempi fissi di 4 e 5 s, rispettivamente su strade urbane ed extraurbane.

Ciò non esclude che in fase di progettazione dell'impianto semaforico, in dipendenza delle dimensioni della intersezione, della velocità dei veicoli in arrivo e della loro lunghezza, ferma restando la durata minima di 3 s, possano essere adottate durate diverse.

Si rammenta che la fasatura dell'impianto semaforico, effettuata a cura dell'ente proprietario della strada sulla scorta della geometria dell'intersezione e delle caratteristiche di traffico, è del tutto indipendente da quella dei dispositivi di rilevamento delle connesse infrazioni; tali apparecchiature, infatti, sono attivate dallo scatto del rosso, non sono condizionate dalla durata del giallo e non possono in alcun modo influire sul funzionamento dell'impianto semaforico.

Per quanto riguarda l'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, si ribadisce che esso ricade tra le attività di cui all'art. 11 c. 1 lett. a) del Nuovo Codice della Strada (D.L.vo 30.04.1992 n. 285).

Esso costituisce servizio di polizia stradale, e pertanto non può essere delegato a terzi, pena la nullità giuridica degli accertamenti, e la censurabilità delle amministrazioni inadempienti.

Al contrario, le singole apparecchiature possono essere noleggiate con contratti che prevedano, altresì, gli interventi di manutenzione, essendo sufficiente che le stesse siano nella disponibilità degli organi di polizia stradale.

La convalida e sottoscrizione di verbali di accertamento, a parere di questo Ufficio, deve essere effettuata dagli organi di polizia stradale, e così pure ogni altra operazione che concorra alla formazione dell'atto pubblico, nel rispetto delle disposizioni a tutela della riservatezza.

[www.poliziamunicipale.it](http://www.poliziamunicipale.it)

Possono invece essere affidate a terzi o svolte sotto il diretto controllo degli organi di polizia stradale le attività puramente manuali (quali rimozione e sostituzione dei rullini, sviluppo e stampa dei fotogrammi, e masterizzazione dei dati relativi, ovvero le procedure di notifica).

Nel caso in cui le operazioni di sviluppo e stampa della documentazione fotografica siano affidate a soggetti privati, si ricorda che con parere del 19 dicembre 1998, poi ripreso dal Ministero dell'Interno con la circolare prot. n. M/2103/A del 16 marzo 1999, il Garante per la protezione dei dati personali ha affermato che nel trattamento dei dati connesso allo svolgimento dei propri compiti, "ciascun soggetto pubblico può avvalersi del contributo di privati, affidando ad essi determinate attività che rientrano nella sfera di titolarità dell'Amministrazione stessa, non comportando decisioni di fondo sulle finalità e sulle modalità di utilizzazione dei dati (...), ma, piuttosto, limitati margini di autonomia in ordine al concreto svolgimento del servizio e a scelte tecnico-operative".

Devono comunque essere rispettate alcune condizioni; infatti:

- è necessario che i dipendenti della struttura privata operino in qualità di "incaricati del trattamento" (art. 19 della legge n. 675/96);

- gli stessi devono agire sotto la diretta sorveglianza e secondo le istruzioni del "titolare" (art. 1, comma 2, lett. d) e del "responsabile" (art. 1, c. 2, lett. e) e art. 8) del trattamento (art. 8, comma 5);

- il ruolo di "incaricato" del trattamento può essere svolto soltanto da una persona fisica;

- si può nominare come "responsabile" la società incaricata, ovvero una o più persone operanti nell'Amministrazione Pubblica, ovvero una o più persone operanti nella medesima società.

A tali condizioni, il privato è legittimato a trattare i dati in possesso della struttura pubblica, ma è comunque vincolato ad utilizzarli svolgendo compiti che devono risultare da un atto scritto (provvedimento amministrativo o convenzione).

Parimenti legittimo può essere considerato, a parere di questo Ufficio, l'affidamento ad una società privata del servizio di riscossione degli importi delle sanzioni, fermi restando gli obblighi di devoluzione previsti dall'art. 208 del Codice.

www.poliziamunicipale.it

Per quanto riguarda il corrispettivo da elargire all'affidatario del servizio, sempre e comunque nel rispetto dei pareri che saranno espressi da organismi più esperti in materia in ordine alle procedure di gara e di affidamento, tale corrispettivo dovrebbe essere quantificato in base al costo delle effettive operazioni effettuate, in conformità a quanto disposto dal comma 4 dell'art. 201 del Codice della strada.

Difatti, appare chiaro che le procedure affidate rientrano tra "le spese di accertamento" e come tali, essendo possibile una quantificazione analitica dei costi, è possibile determinarne il corrispettivo da riconoscere all'impresa affidataria.

Una determinazione "a priori" del costo del servizio, basata su una percentuale predefinita e senza una motivazione plausibile che giustifichi tale corrispettivo, limiterebbe in modo sostanziale le percentuali che spettano ai soggetti beneficiari richiamati nel medesimo articolo 208, con il rischio di pregiudicare le attività e gli obiettivi da perseguire che sono finanziati con i fondi in questione.

Tra l'altro, la procedura così come ipotizzata appare violare in parte anche le disposizioni dettate dall'art. 208 del Codice della strada, che stabilisce la destinazione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie.

## 2) Per la Prefettura di ..... www.poliziamunicipale.it

Per quanto riguarda gli impianti semaforici regolati sulla velocità dei veicoli, si ribadisce che tali dispositivi non sono coerenti con le disposizioni del Nuovo Codice della Strada (DLs n. 285/1992) e del connesso Regolamento di Esecuzione e di Attuazione (DPR n. 495/1992).

L'art. 158 del Regolamento afferma che le lanterne semaforiche servono per regolare nel tempo l'avanzamento delle correnti di traffico in una intersezione o in un tronco stradale; conseguentemente l'azionamento del dispositivo semaforico in base alla velocità dei veicoli in arrivo, piuttosto che in base a cicli temporali calcolati sulla scorta dei dati di traffico, non risponde alla previsione normativa.

In particolare, secondo il disposto di cui al suddetto art. 158 del Regolamento, l'installazione di un impianto semaforico è connessa alla esistenza di correnti di traffico, di tipo veicolare o pedonale o di entrambi i tipi, delle quali è necessario regolare nel tempo l'avanzamento.

In assenza di intersezioni con strade laterali, è sufficiente l'esistenza di una corrente di traffico pedonale da tutelare per giustificare l'installazione di un impianto semaforico.

In presenza di un attraversamento pedonale l'impianto semaforico deve necessariamente essere installato in entrambi i sensi di marcia.

Non è previsto dalle vigenti norme regolamentari che l'impianto semaforico venga utilizzato per il governo della velocità, né che il ciclo dello stesso sia comandato dal superamento di un determinato limite di velocità.

Questa Direzione Generale non ha mai rilasciato omologazioni per impianti funzionanti con tali modalità, né può autorizzarne la sperimentazione.

Qualora si verificano infrazioni al limite di velocità imposto sul tronco stradale in questione, queste devono essere debitamente e necessariamente sanzionate ai sensi dell'art. 142 cc. 7, 8 e 9 del DLs n. 285/1992 (Nuovo Codice della Strada).

[www.poliziamunicipale.it](http://www.poliziamunicipale.it)

A tale fine devono essere installati i dispositivi misuratori di cui all'art. 201 c. 1-bis lett. e), ovvero lett. f), del Codice, secondo le specifiche modalità di impiego; in ogni caso non è necessaria la contestazione immediata dell'infrazione.

Per quanto riguarda eventuali infrazioni ex art. 146 c. 3 del Codice, si rammenta che l'art. 201 c. 1-bis lett. b) consente la contestazione non immediata solo in caso di attraversamento di un incrocio con il semaforo indicante la luce rossa; in assenza di intersezione la contestazione, di norma, deve essere contestata immediatamente, a prescindere dall'eventuale dispositivo documentatore impiegato.

Eventuali dispositivi funzionanti sia come misuratori di velocità che come documentatori fotografici di infrazioni commesse alle intersezioni non possono svolgere simultaneamente le due funzioni, in quanto tale eventualità è espressamente esclusa dai decreti di approvazione.

Non è ammissibile commutare una violazione dell'art. 142 in una violazione dell'art. 146, ovvero sanzionarla con un semplice perditempo al semaforo; peraltro, in assenza di documentatori fotografici ovvero di organi di polizia stradale, nulla garantisce circa l'effettivo arresto al semaforo del conducente.

Si osserva infine che la soluzione prospettata penalizzerebbe eventuali conducenti che, pur procedendo a velocità regolamentare, si trovino a precedere il trasgressore; essa inoltre potrebbe risultare fonte di pericolo per la circolazione, per le eventuali improvvise azioni frenanti conseguenti ad un inatteso funzionamento dell'impianto.

Se l'obiettivo è quello del governo della velocità, all'interno dei centri abitati possono essere operati gli interventi infrastrutturali previsti dalle Direttiva Ministeriale 08.06.2001 "Linee Guida per la Redazione dei Piani per la Sicurezza Stradale Urbana"; essi sono peraltro limitati alle strade locali interne alle cosiddette "isole ambientali" (come definite dalle Direttive Ministeriali 12.04.1995 sulla Redazione, Adozione ed Attuazione dei Piani Urbani del Traffico).

La sicurezza stradale può peraltro essere adeguatamente implementata provvedendo alla installazione, nei punti ritenuti più pericolosi per i pedoni, di normali impianti semaforici, a ciclo fisso ovvero a chiamata pedonale.

Ulteriori risultati potranno essere conseguiti con adeguati interventi infrastrutturali, quali sottopassi o sovrappassi per il traffico pedonale.

[www.poliziamunicipale.it](http://www.poliziamunicipale.it)

Si resta a disposizione per ogni eventuale ulteriore chiarimento.

FM/RS

IL DIRETTORE GENERALE  
(Dr. Ing. Sergio DONDOLINI)