

# Dopo le analisi di sicurezza le “soluzioni” per la sicurezza stradale

**Controllo della velocità:  
i dispositivi automatici per il controllo delle infrazioni**

DI ANDREA MARELLA

In seguito agli articoli pubblicati dalla rivista su numeri 118 e 119, rispettivamente dal titolo *Le analisi di sicurezza. Una soluzione per la sicurezza stradale* e *Le analisi di sicurezza. L'analisi di incidentalità e di prevenzione*, si vuole dare una prima carrellata di soluzioni per migliorare la sicurezza delle nostre strade. In questo articolo verranno esaminate le soluzioni adottate da molte amministrazioni in particolare modo quelle un po' più di moda in questi ultimi anni: i dispositivi automatici per il controllo delle infrazioni, che a volte hanno causato più problemi che benefici.

## I dispositivi automatici installati sulle nostre strade

*Photored o Tred*, semafori intelligenti, dissuasori elettronici di velocità, *autovelox*, *tutor* e *sorpassometri*. Sono questi i sistemi automatici per il controllo delle diverse infrazioni previste dal Codice della Strada (D.L.vo 30.04.1992 n. 285 d'ora in poi abbreviato con *CdS*) quali per esempio passaggio al semaforo con luce rossa, eccesso di velocità, sorpasso, utilizzati da molte pubbliche amministrazioni. A volte capita però che non vengano pesati quali siano i rischi dell'implementazione di tali sistemi, forse perché non viene esposta fino in fondo la materia e soprattutto si

crede che siano la panacea per la sicurezza stradale (e non solo). Il problema di fondo è la legislazione, che in questo campo è davvero complessa. Proviamo a fare chiarezza.

*Photored o Tred* sono sistemi connessi all'impianto semaforico che, dal momento di accensione della luce rossa e per tutta la sua durata, rilevano il superamento del veicolo della linea d'arresto fotografandone la targa nel momento dell'infrazione e nel momento in cui si allontana dall'intersezione. L'agente accertatore, come previsto dalla Legge 168 del 2002 e dal certificato di omologazione della strumentazione rilasciata dal Ministero dei Trasporti, può non essere presente nel momento dell'infrazione e può procedere alla notifica della contravvenzione a posteriori inviando i fotogrammi e cartella esattoriale al trasgressore entro 150 giorni dal rilievo.



Tale sistema è sicuramente il più noto agli automobilisti, anche grazie al risvolto che ha avuto sui media nazionali, in quanto sono migliaia in tutt'Italia incappati in questo tipo di sanzione e numerosi sono anche i comitati di difesa dei trasgressori nati per aiutare per un'eventuale ricorso. La domanda a questo punto da porsi è quali sono le ragioni per cui spingono un'automobilista sanzionato da un pubblico ufficiale, seppur aiutato dalla tecnologia, a ricorrere al TAR o alla Cassazione per non pagare 136 euro e subire una decurtazione di 6 punti dalla patente?

Il primo elemento di contestazione è sicuramente la **durata del tempo del giallo**.

L'art. 41 comma 10 del CdS 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 secondi 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

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

Ciò non esclude che in fase di progettazione dell'impianto semaforico, in dipendenza delle

dimensioni dell'intersezione, della velocità dei veicoli in arrivo e della loro lunghezza, ferma restando la durata minima di 3 secondi, possano essere adottate durate diverse. È importante sottolineare come i calcoli per le durate dei cicli semaforici sono stati per anni oggetto di studi di enti di ricerca dell'ingegneria dei trasporti e del traffico di tutto il mondo. In particolare la teoria della circolazione stradale prevede l'utilizzo di diverse metodologie di calcolo per arrivare al ciclo semaforico ottimale e se utilizzate potrebbe risolvere non solo problemi come quello in oggetto, ma anche migliorare la qualità della sicurezza stradale.

Altro elemento di dibattito è 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 CdS.

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 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.

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).

Nei 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/21D3/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".

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 CdS. 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 che stabilisce la destinazione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie.

**I semafori intelligenti o radar** sono sistemi che rilevata la velocità dei veicoli in avvicinamento all'intersezione semaforizzata, impongono il passaggio da una fase semaforica all'altra - in particolare quella del giallo - in base alla velocità di arrivo del veicolo. Nel momento in cui il veicolo supera il limite imposto scatta la fase di giallo, in anticipo rispetto al ciclo programmato, l'automobilista si trova così a dover fermare il veicolo in uno spazio di arresto più o meno sufficiente in base alla velocità di percorrenza. Tanto più la velocità è superiore al limite imposto e tanto più sarà improbabile che l'automobilista arresti il veicolo entro la linea d'arresto (come previsto dall'articolo 41 del Codice della Strada vedi box n. 1); di conseguenza sarà costretto a liberare l'area di intersezione e passare con luce rossa al semaforo e, se presente in accoppiata un *Photored* o *Tred*, riceverà anche una notifica a casa con foto e relativa sanzione.

Al di là dell'efficacia e del reale utilizzo del dispositivo dei quali non si entra in merito, la questione principale è solo una: **l'impianto funzionante con tale modalità non è mai stato omologato né è mai stata autorizzata la sperimentazione** da parte della Direzione Generale della Motorizzazione del Ministero dei Trasporti.

Gli impianti semaforici regolati sulla velocità dei veicoli non sono coerenti con le disposizioni del CdS: l'art. 158 del Regolamento di Esecuzione e di Attuazione (DPR n. 495/1992) afferma infatti che le lanterne semaforiche servono per regolare nel tempo l'avanzamento delle correnti di traffico in un'intersezione o in un tronco stradale. 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.

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. 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.

Oltremodo non è ammissibile commutare una violazione dell'art. 142 (Limiti di velocità) in una violazione dell'art. 146 (Violazione della segnaletica stradale), risultando sensibilmente diverse nei due casi le sanzioni amministrative da comminare, né tanto meno sanzionarla con un semplice perditempo al semaforo. Qualora si verificassero infrazioni al limite di velocità imposto sul tronco stradale in questione, queste devono essere debitamente e necessariamente sanzionate ai sensi dell'art. 142 commi 7, e 9 del CdS. A tale fine devono essere installati i dispositivi misuratori di cui all'art. 201 del Codice, secondo le specifiche modalità di impiego; in ogni caso non è necessaria la contestazione immediata dell'infrazione. Per

**box n. 1 - Art. 41 del Codice della Strada (D.L.vo 30.04.1992 n. 285) comma 10 e 11**

Durante il periodo di accensione della luce gialla, i veicoli non possono oltrepassare gli stessi punti stabiliti per l'arresto, di cui al comma 11, a meno che vi si trovino così prossimi, al momento dell'accensione della luce gialla, che non possano più arrestarsi in condizioni di sufficiente sicurezza; in tal caso essi devono sgombrare sollecitamente l'area di intersezione con opportuna prudenza.

Durante il periodo di accensione della luce rossa, i veicoli non devono superare la striscia di arresto, in mancanza di tale striscia i veicoli non devono impegnare l'area di intersezione, né l'attraversamento pedonale, né oltrepassare il segnale, in modo da poterne osservare le indicazioni.

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 due funzioni in quanto tale eventualità è **espressamente esclusa dal decreto di approvazione**. Senza dimenticare che la rilevazione di infrazioni, senza che vengano applicate le relative sanzioni, potrebbe configurare **omissione di atti d'ufficio** da parte dell'amministrazione precedente.

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 improvvisi azioni frenanti conseguenti ad un inatteso funzionamento dell'impianto.

Detto tutto questo quale amministrazione si sentirebbe così coraggiosa da applicare tale sistema in un'intersezione? Eppure nonostante le sentenze, le circolari del Ministero e la normativa vigente sono ancora molte le amministrazioni che scelgono tali dispositivi per limitare le velocità dei veicoli.

### **Altra soluzione molto adottata sono i dissuasori di velocità o display veloc**

Con tale termine si vogliono generalmente individuare quei pannelli che visualizzano la velocità dei veicoli in transito, magari cambiando il colore della velocità visualizzata qualora la stessa rientri o meno nei limiti vigenti (in genere di colore verde in caso di rispetto della limitazione e di colore rosso in caso di superamento della stessa o con altri sistemi di visualizzazione a led). **Anche in questo caso il Ministero non approva l'utilizzo di tali dispositivi** e non ha mai rilasciato alcun tipo di omologazione né tanto meno autorizzerà mai le amministrazioni a procedere alla sperimentazione.

Innanzitutto il Ministero con diversi pareri ministeriali premette che l'art. 45 comma 6 del CdS rinvia al connesso Regolamento di Esecuzione di Attuazione la precisazione dei dispositivi, delle apparecchiature e dei mezzi tecnici per il controllo e la regolamentazione del traffico e per

l'accertamento e il rilevamento automatico delle infrazioni evidenziando inoltre come l'art. 345 del Regolamento preveda la gestione degli strumenti atti all'accertamento della velocità dei veicoli esclusivamente in capo agli organi di polizia stradale.



Ciò premesso si osserva come i dispositivi finalizzati unicamente a visualizzare la velocità dei veicoli in transito non sono ricompresi tra quelli elencati dal vigente Regolamento e dunque non possono essere soggetti ad approvazione. Tale modalità di esercizio è da considerarsi non conforme alle norme regolamentari, che all'art. 45 comma 9 prevedono sanzioni a carico di chi fabbrica o vende dispositivi non approvati.

Al riguardo si osserva che, in difetto di norme che ne prevedono l'omologazione, nulla può garantire circa l'accuratezza del rilevamento condotto con i suddetti dispositivi. Inoltre nel caso di veicoli accodati in avvicinamento, non è dato di sapere a quale di essi si riferisca il rilevamento visualizzato, talché segnalazioni di velocità eccedenti i locali limiti potrebbe provocare improvvise frenate da parte dei conducenti, con conseguente potenziale pericolo per la circolazione.

*“Appare peraltro quanto meno improbabile – afferma il Ministero con tono al limite dell'ironia – che i conducenti ignorino la velocità alla quale procedono avendo a disposizione il tachimetro installato sul proprio veicolo.”*

Al riguardo preme evidenziare che la rilevazione di violazioni dei limiti di velocità di cui all'art. 142, senza che vengano comminate le relative sanzioni di cui ai commi 7,8,9 e 9-bis, potrebbe configurare l'ipotesi di omissione dei dati di ufficio a carico delle amministrazioni precedenti.



## Nota di redazione

di Pier Luigi Ciolli

### Semafori intelligenti, quelli veri

È veramente odioso vedere il sindaco di turno sfruttare il tema della sicurezza stradale per far cassa con le contravvenzioni. Lo abbiamo ripetuto per anni perché, il sanzionare un utente della strada per quello che sarebbe un comportamento normale ma in violazione del Codice della Strada è micidiale.

Facciamo un esempio concreto: Il viaggiare a 60 chilometri orari su una strada dove hanno installato il limite dei 50. Una violazione tecnica ma che non è percepita dal guidatore perché la strada consente tale velocità in sicurezza mentre il rallentare andando a 40 attiverebbe pericoli - oppure viaggiare su un autoveicolo che non consente al guidatore di percepire la differenza tra 50 e 60 tanto è insonorizzato - oppure viaggiare dove il traffico impedisce al guidatore di guardare continuamente il contachilometri.

Non parliamo dei semafori INTELLIGENTI che sono stati installati in Italia per sanzionare il guidatore attivando un diabolico meccanismo che, ben che vada, vede elevare una contravvenzione altrimenti crea un incidente perché il guidatore, per evitare la contravvenzione, inchioda creando un tamponamento a catena. Si è discusso sui secondi che devono trascorrere tra il GIALLO e il ROSSO solo perché si vogliono contrarre al fine mettere il guidatore nella situazione di violare il ROSSO.

Il buonsenso indicherebbe di allungare i tempi per i veicoli mettendoli al pari dei tempi concessi al pedone ma, come sempre, occorre che sia un legislatore ad emanare una legge. A San Pietroburgo ho visto il buonsenso prevalere, infatti, i tempi sono lunghi e in più ti segnalano quanti secondi rimangono a disposizione. Copiarli è così impossibile?

