



2011/010

# Ministero dei Trasporti

Dipartimento per i Trasporti Terrestri  
Direzione Generale per la Motorizzazione  
Divisione Motorizzazione

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

21/01/2011

Prot. n. 5501

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

Al Ministero dell'Interno  
Dipartimento per gli Affari Interni  
e Territoriali  
Direzione Centrale  
per l'Amministrazione Generale  
e per gli Uffici Territoriali del Governo  
Area III  
Sistema Sanzionatorio Amministrativo  
00100 Roma

Oggetto:- Richiesta di informazioni e documentazione circa la durata del giallo. Rif. nota del 17.09.2007 e racc. AR del 01.10.2007.

Con riferimento alle richieste avanzate con la [www.poliziamunicipale.it](http://www.poliziamunicipale.it), si comunica quanto segue.

1) Non esistono particolari presupposti e criteri per il posizionamento dei dispositivi per la rilevazione delle infrazioni semaforiche; al riguardo devono essere rispettate le prescrizioni dettate dai relativi decreti di approvazione.

2) 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 (preavviso di arresto), 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 minime 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, è indicata una durata minima di 4 s anche per velocità di 50 km/h.

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

Tale studio è reperibile sul sito web:-

[http://www.dic.units.it/Intersezioni\\_stradali\\_pdf/Intersezioni\\_cap6.pdf](http://www.dic.units.it/Intersezioni_stradali_pdf/Intersezioni_cap6.pdf)

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, possano essere adottate durate minime anche congruamente superiori.

Non si tratta quindi di decisioni discrezionali dei Comuni, quanto piuttosto di una attività progettuale da svolgersi caso per caso da parte di professionisti esperti in materia di regolazione semaforica.

3) Più in generale, la durata delle fasi semaforiche di arresto (rosso) e di via libera (verde) deve essere stabilita in base ai principi della regolazione semaforica, riportati nel documento CNR citato nel precedente punto 2); a tal fine è propedeutica la misurazione o la valutazione dei flussi veicolari.

Al riguardo si ribadisce che la fissazione dei tempi delle fasi semaforiche è attività progettuale, da eseguirsi caso per caso da parte di professionisti esperti in materia.

4) L'accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale ricade tra le attività di cui all'art. 11 c. 1 lett. a) del Nuovo Codice della Strada (D.L. n. 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.

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".

www.poliziamunicipale.it

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.

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.

www.poliziamunicipale.it

~~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 "apriori" 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 finanziari 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.

5) Il ritardo dell'attivazione dei dispositivi di rilevazione rispetto all'istante in cui inizia la fase del rosso (arresto) dipende dalla geometria dell'intersezione e dal posizionamento delle eventuali spire; in ogni caso la documentazione fotografica deve prevedere almeno due fotogrammi, che riprendano il veicolo all'atto del superamento della linea d'arresto e in posizione inoltrata all'interno della intersezione, tanto da escludere ogni dubbio in merito all'accertamento della infrazione; l'accertamento della violazione risulta ancora più semplice nel caso di dispositivi che consentano una ripresa continua dell'evento.

www.poliziamunicipale.it

Si ribadisce, al riguardo, quanto già espresso al precedente punto 2).

6) I dispositivi di rilevazione delle infrazioni semaforiche non sono dispositivi di misura, e pertanto le verifiche periodiche prescritte dai decreti di approvazione non hanno valenza metrologica, ma esclusivamente funzionale, onde garantire le amministrazioni procedenti circa l'efficacia degli accertamenti condotti.

7) Secondo le vigenti disposizioni in materia di trasparenza dell'azione amministrativa (L n. 241/1990 e DPR n. 184/2006) e di accesso ai dati personali trattati (L n. 675/1996), gli utenti hanno diritto ad estrarre copia della documentazione che li riguarda, con l'obbligo di corrispondere unicamente i diritti di riproduzione, il bollo ove previsto e gli eventuali diritti di ricerca e visura; ogni altra richiesta di corrispettivi deve intendersi illegittima.

8) Possono verificarsi casi di accertamenti non sanzionabili (come indicato dall'art. 177 c. 2 del Codice, ovvero dall'art. 4 della Legge n. 689/1981), con onere a carico del trasgressore di dimostrare il ricorrere delle prescritte condizioni.

Riguardo al caso segnalato si osserva che le competizioni sportive su strada sono soggette ad autorizzazione ai sensi dell'art. 9 c. 1 del Codice, e che l'effettuazione di competizioni ciclistiche comporta necessariamente la chiusura al traffico della tratta interessata; conseguentemente appare incongrua la contestazione di violazioni delle norme di circolazione, e l'irrogazione delle relative sanzioni.

Si resta a disposizione per ogni ulteriore chiarimento.

www.poliziamunicipale.it

FM/RS

IL DIRETTORE GENERALE  
(Dr. Ing. Sergio DONDOLINI)