



REPUBBLICA ITALIANA

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

## IL GIUDICE DI PACE DI VIGNOLA

Avv. EVIO CASADEI

ha pronunciato la seguente

### SENTENZA

nel ricorso iscritto al n. **522/2007** del Ruolo Generale, proposto da:

**CHARAF TAOFIQ**, in proprio, residente in Zocca, Via Tezza n. 1670

- *RICORRENTE*

CONTRO

**COMUNE DI SAVIGNANO SUL PANARO**

- *NON COSTITUITO*

OGG.: Opposizione a p.v. 26.6.2007, n. 1716 (1557), elevato dalla p. m. di Savignano sul Panaro per violazione dell'art. 146.<sup>3</sup> del cds.

#### FATTO E SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

Il cittadino marocchino Charaf Taofiq impugnava il verbale indicato in oggetto, col quale agenti di p. m. del comune di Savignano sul Panaro gli contestavano che il giorno 26.6.2007, alle ore 14:16, sulla Via Tavoni, intersezione con le vie Cervi-Brenta, località Formica, regolata da semaforo, la sua atv VW Golf tg AY 182 SA aveva proseguito la marcia "nonostante il semaforo proiettasse luce rossa ... *Infrazione accertata a mezzo di apparecchiatura VISTA-RED*", in violazione dell'art. 146.<sup>3</sup> del cds.

Con linguaggio estremamente povero lamentava che in quell'occasione stava trasportando all'ospedale per una visita specialistica una signora gravida e che la durata della "illuminazione arancione prima del rosso" era stata troppo breve; pertanto, concludeva chiedendo l'annullamento del verbale previa sospensione.

Fissata con decreto l'udienza senza accoglimento dell'istanza cautelare, il comando della p.m. verbalizzante mandava copia del verbale.

All'udienza 18.4.2008 il comune si costituiva con delega sindacale rilasciata all'agente di p.m. Solmi Matteo il quale, dotato di un p.c. portatile e di un supporto CD recante i filmati delle violazioni avverso i cui verbali erano stati presentati i ricorsi tutti posti in discussione

nella detta udienza, illustrava le modalità di funzionamento del “documentatore fotografico” e, all’uopo autorizzato, metteva in funzione il p.c. col CD inserito. Il filmato mostrava che, effettivamente, il ricorrente aveva oltrepassato la linea d’arresto quando già era accesa la lampada semaforica rossa.

Il giudice, ritenuto necessario anche perchè risultavano depositati centinaia di ricorsi avverso verbali di contestazione della stessa violazione ex art. 146.<sup>3</sup> cds ove i ricorrenti lamentavano l’eccessiva brevità del giallo, ai sensi dell’art. 23.<sup>6</sup> L. 689/81 ordinava a parte resistente di depositare ulteriori documenti e una relazione concernente l’apparecchiatura “VISTA-RED”; contestualmente, disponeva d’ufficio una CTU tecnico-scientifica che affidava all’Ing. Lucio Pardo, iscritto all’Albo dei consulenti del Tribunale di Bologna, già in precedenza nominato per analoga consulenza in un ricorso avverso il comune di Vignola.

All’udienza 6.5.2008 il CTU, reso il rituale giuramento, accettava l’incarico ed entrambe le parti dichiaravano di rinunciare alla designazione di propri consulenti. Il giudice acquisiva il CD recante i filmati, disponeva che la documentazione richiesta in prima udienza fosse consegnata al CTU e fissava udienza di discussione.

All’udienza 1.7.2008 il ricorrente, esaminata la relazione peritale, concludeva chiedendo l’accoglimento del ricorso e il giudice decideva dando immediata lettura del dispositivo.

#### MOTIVI DELLA DECISIONE

La giustificazione del passaggio col rosso per un presunto stato di necessità, questo consistente nel fatto che il ricorrente stava portando all’ospedale una donna gravida e il marito, non è fondata dato che dalla certificazione medica prodotta emerge che trattavasi di un normale controllo effettuato a distanza di due settimane dalla data del presunto parto.

Il motivo della eccessiva brevità della durata di accensione del giallo è, invece, fondato.

Il giudice, non essendo rinvenibili nell’ordinamento stradale indicazioni precise circa la durata minima di accensione della lampada semaforica gialla ma, di converso, dovendosi ritenere tale durata determinante ai fini della sicurezza della circolazione e della fondatezza della contestazione della violazione di cui all’art. 146.3 del cds, disponeva d’ufficio una CTU tecnico scientifica, sottoponendo al consulente i seguenti quesiti:

“Con riferimento agli impianti semaforici di cui all’art. 41 del c.d.s. del comune di Savignano sul Panaro e alla disciplina dettata per la luce gialla ai commi 2 e 10,  
previo rilevamento:

- a) della durata di accensione della lampada gialla in tutti gli impianti dotati di strumentazione elettronica c.d. Photored per la rilevazione automatica delle infrazioni

ex art. 146.<sup>3</sup> c.d.s. ivi compreso quello posto all'intersezione tra le vie ... e sui vari rami stradali dell'intersezione;

- acquisita ogni utile informazione anche con riferimento a impianti simili in ambito europeo ed avvalendosi di studi specialistici tecnici e medici effettuati da organismi pubblici e non e/o centri specializzati italiani o stranieri (ACI, studi di ingegneria ecc.) e dalle varie polizie urbane

dica il CTU,

- 1) se lo strumento Mod. VISTA-RED impiegato nei rilevamenti sia influenzato dalla velocità del veicolo in avvicinamento e a sua volta interagisca sulla durata di accensione delle lampade verde e gialla;
- 2) quanto tempo l'accensione della lampada gialla che precede l'accensione di quella rossa debba durare affinché possa ritenersi rispettato il principio di prudenza di cui all'art. 41, comma 10, del c.d.s., secondo cui *"10. 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"*.  
Il tempo prudenziale di accensione della luce gialla dovrà tenere conto di una frenata tale da provocare l'arresto del veicolo prima della linea d'arresto e secondo una decelerazione media, dovendosi escludere l'ipotesi di brusca frenata, e ciò in rapporto ai vari veicoli e ai molteplici parametri sotto indicati e, qualora lo studio si appalesi eccessivamente difficoltoso per via delle troppe variabili, in rapporto a valori medi dei detti parametri.
- 3) Nella determinazione della predetta durata il CTU dovrà tenere conto del tempo di reazione del conducente medio (già prestabilito in sede di esame medico per la concessione della patente), della natura del fondo stradale (asfaltata, lastricata o altro), del tipo di veicolo a motore in arrivo (motociclo, autoveicolo, autocarro, corriera), delle condizioni atmosferiche (strada asciutta, umida, fangosa, bagnata da pioggia battente), di quelle medie dei pneumatici dei vari veicoli, del tempo di trasmissione meccanica e oleodinamica dell'azione frenante e di ogni altro fattore influente sulla durata dell'azione frenante, a partire dall'istante di accensione del giallo fino a quello del rosso, il tutto correlato alla velocità massima consentita sulla strada in questione.
- 4) Il CTU è autorizzato ad avvalersi di collaboratori di sua fiducia, ad accedere agli uffici pubblici per acquisire notizie e a svolgere ogni ricerca o interpellato utile al compimento dell'incarico affidatogli.  
Dà termine per la consegna dell'elaborato peritale di 45 giorni a partire da oggi".

Il CTU chiedeva una proroga di 10 gg e depositava l'elaborato peritale in Cancelleria la mattina dello stesso giorno fissato per l'udienza di discussione.

Esaminata la relazione, notevolmente arricchita rispetto a quella precedentemente effettuata con riferimento all'impiantistica semaforica del comune di Vignola dotata della diversa strumentazione elettronica "T-RED" (v. Sentenza n. 102/2008), ritiene il giudicante che il CTU abbia risposto ai quesiti nel rispetto delle prescrizioni impostegli, e fornito risultanze di notevole pregio in rapporto alla complessità della problematica da affrontare, a fronte di una letteratura scientifica scarsa o approssimativa. Pertanto, in via di massima, si atterrà alle risultanze della relazione, non contestata dalle parti.

Premesso che il VISTA-RED è installato sui cinque impianti semaforici che seguono:

- 1 – intersezione tra Via Claudia e Via Michelangelo;
- 2 – intersezione tra Via Claudia e Via Foscolo;
- 3 – intersezione tra Via Claudia e Via Vigna;
- 4 – intersezione tra Via Tavoni e Via Po;
- 5 - intersezione tra Via Tavoni e Via F.lli Cervi, l'esigenza fondamentale è stata quella di avere a disposizione una gamma di risposte al problema di quanto debba essere, nel passaggio dalla luce verde a quella rossa, la durata del preavviso dell'obbligo di fermarsi, funzione questa propria della luce gialla.

Il tempo di arresto del veicolo, ottenuto addizionando il tempo di reazione del conducente all'apparire del giallo col tempo necessario al veicolo per fermarsi, quest'ultimo dipendente dalle condizioni del fondo stradale, da quelle meteorologiche, dal normale stato di usura dei pneumatici e dal tipo di veicolo, esprime per equivalente la durata che l'accensione della lampada gialla deve avere in ossequio alla condotta imposta dall'art. 41.<sup>10</sup> cds. Solo se la durata del giallo è tale da consentire al conducente di fermarsi allora la violazione di cui all'art. 146.<sup>3</sup> cds potrà essere legittimamente contestata e punita, diversamente, il passaggio con luce rossa non sarà sanzionabile.

La perizia offre risposte diverse in relazione alle diverse ipotesi di partenza, e riassume le risultanze nelle Tabelle 10/b e 11/b sotto riportate, ove i simboli indicano: Sf = spazio di frenata; Ta (R=1) = tempo di arresto con tempo di reazione minimo di un secondo; Ta (R=2) = tempo di arresto con tempo di reazione massimo di due secondi.

Per frenatura massima (Tab. 10/b) si intende la c.d. "inchiodata", non richiesta dall'art. 41.<sup>10</sup> cds qualora non consenta l'arresto "in condizioni di sufficiente sicurezza" (es. veicoli al seguito, strada sdruciolevole ecc.), mentre per frenatura decisa si intende quella con decelerazione pari a tre quinti di quella impressa al veicolo con la frenatura massima.

\*\*\*

**Tab. 10/b – FRENATURA MASSIMA SPERIMENTALE A 50 Km/h.**  
**SPAZI E TEMPI DI FRENATURA E DI ARRESTO PER TIPO DI VEICOLO E DI STRADA**

	Autovetture	Motocicli	Autocarri, corriere	Autotreni
<b>1 – STRADA A ELE-</b>				
<b>VATA ADERENZA</b>				
Sf in metri	13,78	14,84	17,54	20,31
Tf = tempo di frenatura	1,98	2,14	2,53	2,92
Ta = tempo di arresto				
con Tr = 1 sec.	2,98	3,14	3,53	3,92
Ta = tempo di arresto				
con Tr = 2 sec.	3,98	4,14	4,53	4,92

**2 – STRADA A MEDIA  
ADERENZA**

Sf in metri	16,08	18,14	21,63	22,94
Tf = tempo di frenatura	2,31	2,61	3,11	3,30
Ta = tempo di arresto con Tr = 1 sec.	3,31	3,61	4,11	4,30
Ta = tempo di arresto con Tr = 2 sec.	4,31	4,61	5,11	5,30

**3 – STRADA A BASSA  
ADERENZA**

Sf in metri	19,29	21,43	25,72	25,56
Tf = tempo di frenatura	2,78	3,09	3,70	3,68
Ta = tempo di arresto con Tr = 1 sec.	3,78	4,09	4,70	4,68
Ta = tempo di arresto con Tr = 2 sec.	4,78	5,09	5,70	5,68

**Tab. 11/b – FRENATURA DECISA A 50 Km/h (3/5 dei valori di frenatura massima).  
SPAZI E TEMPI DI FRENATURA E DI ARRESTO PER TIPO DI VEICOLO E DI STRADA**

	Autovetture	Motocicli	Autocarri, corriere	Autotreni
<b>1 – STRADA A ELEVA VATA ADERENZA</b>				
Sf in metri	22,97	24,73	29,23	33,85
Tf = tempo di frenatura	3,31	3,56	4,21	4,87
Ta = tempo di arresto con Tr = 1 sec.	4,31	4,56	5,21	5,87
Ta = tempo di arresto con Tr = 2 sec.	5,31	5,56	6,21	6,87
<b>2 – STRADA A MEDIA ADERENZA</b>				
Sf in metri	26,80	30,23	36,05	38,22
Tf = tempo di frenatura	3,86	4,36	5,19	5,50
Ta = tempo di arresto con Tr = 1 sec.	4,86	5,36	6,19	6,50
Ta = tempo di arresto con Tr = 2 sec.	5,86	6,36	7,19	7,50
<b>3 – STRADA A BASSA ADERENZA</b>				
Sf in metri	32,15	35,72	42,87	42,60
Tf = tempo di frenatura	4,63	5,14	6,17	6,13
Ta = tempo di arresto con Tr = 1 sec.	5,63	6,14	7,17	7,13
Ta = tempo di arresto con Tr = 2 sec.	6,63	7,14	8,17	8,13

Ad avviso del giudicante, il tempo di reazione massimo di 2 sec. può essere riferito ai soli conducenti di autovetture e motocicli, dato che ai conducenti di autocarri, corriere e autotreni (patenti C, D, E) è richiesta una maggiore prontezza di riflessi. Per costoro il tempo di reazione da considerare non potrà essere che quello minimo di un secondo.

Inoltre, non essendo la durata del giallo dei semafori variabile a seconda delle condizioni atmosferiche, occorrerà adottare conclusivamente le durate calcolate per strada bagnata (a bassa aderenza) dato che la pioggia è da ritenere evento atmosferico ordinario.

Un'opportuna considerazione va riservata ai veicoli pesanti perchè, mentre è ragionevole ritenere che su strada urbana i veicoli leggeri possano circolare in prossimità dei semafori anche alla velocità massima consentita di 50 Km/h, così non potrà essere per i veicoli pesanti, stante il principio di massima dettato dall'art. 141.1 cds, con la conseguenza che il tempo d'arresto per essi calcolato nella Tab. 11/b, indicato in 7,17 e 7,13 sec. dovrà essere ridotto, in ciò condividendosi l'osservazione del CTU svolta a pag. 38, secondo cui *"Compete al giudice valutare se sia compatibile con la guida prudente di un autotreno procedere a 50 km/h in strada a bassa aderenza (ad una velocità di 30 km/h spazi e tempi di frenatura risultano dimezzati) e, con strada bagnata, la tensione emotiva porta ad un tempo di reazione decisamente ridotto"*.

Perciò la durata del giallo per i veicoli pesanti su strada bagnata potrà ritenersi pari a quella prevista per i veicoli leggeri, con tempo di reazione di 1 secondo, ma con velocità ridotta a 40 km/h e, quindi, ancora minore. In pratica. appare ragionevole assumere per i veicolo pesanti la stessa durata calcolata per quelli leggeri.

Infine se, come sostiene il CTU, il tempo di reazione è compreso tra il minimo di 1 e il massimo di 2 secondi (pag. 20), non sarebbe ragionevole relazionare la durata del giallo semaforico al conducente più tardivo il quale, pur essendo in possesso della patente di guida, non potrà attendersi una regolazione del giallo a misura della sua lentezza dovendosi contemperare le esigenze della sicurezza con quelle del traffico.

Pertanto, dissentendosi sul punto dalle valutazioni di merito del CTU laddove sostiene che: *"tenendo conto anche del tempo di scelta, il tempo di reazione complessivo è di 2 secondi"* (pag. 21) ed ancora, a pag. 46, che *"Il Tr del conducente medio si ritiene sia di 2 sec. per non penalizzare la parte più anziana della popolazione cui è riconosciuto il diritto alla guida"*, il giudice esprime l'avviso che il tempo psicotecnico di reazione Tr da considerare nel calcolo della durata del giallo debba essere quello intermedio, **pari a 1,5 secondi**.

**In definitiva, negli impianti semaforici urbani la durata di accensione della lampada gialla dovrà essere non inferiore, rispettivamente, a 6,13 sec. per le autovetture e 6,64 sec. per i motocicli, in considerazione della possibilità che a causa della pioggia la strada, ancorchè ad elevata aderenza - ovvero con asfaltatura non usurata - si faccia sdruciolevole. Una durata inferiore fa ritenere insussistente, in capo al conducente che passa col rosso, l'elemento soggettivo del dolo o della colpa, e rende la violazione, seppure fotograficamente provata, non sanzionabile ai sensi dell'art. 3, legge 689/81.**

Le sopradescritte conclusioni varranno ovviamente per tutti i 5 impianti semaforici del comune di Savignano s. P. dotati di photored e, quindi, anche per quello posto sulla Via Tavoni, intersezione con le vie Cervi-Brenta, località Formica, di cui al presente ricorso.

La dichiarazione dell'Ufficio Lavori Pubblici del comune resa al comando della p.m. in data 14.4.2008 attesta che nei cinque impianti semaforici esistenti la durata di accensione della lampada gialla, a partire dal mese di novembre 2007, è stata elevata in alcuni a 4,5 secondi e negli altri a 5 secondi (All. 10 alla CTU).

In conclusione, la lagnanza del ricorrente sull'insufficiente durata del giallo appare fondata e ciò basta all'accoglimento del ricorso.

\*\*\*

Tuttavia, quanto emerge dalla relazione relativamente alla regolazione di alcuni tempi, all'impiego dell'apparecchiatura VISTA-RED in funzione di semaforo rallentatore nonchè alla modalità contrattuale di commisurare il corrispettivo spettante alla ditta TRAFFIC TECHNOLOGY, non consente al giudice di sottacere taluni aspetti dell'impiantistica semaforica dotata di VISTA-RED, aspetti che vanno oltre al mero accertamento demandato col ricorso al giudice in quanto strettamente connessi alla disciplina generale del traffico e alle regole dettate dal c.d.s.

1- Sull'intervallo di tempo tra l'istante di accensione del rosso e l'inizio delle riprese.

- Il decreto dirigenziale 23.2.2006, n. 162, di approvazione del "documentatore fotografico"

VISTA-RED, da parte del Min. Infr. Trasporti, stabilisce, tra le altre condizioni, :

*"che per poter ritenere idoneo un dispositivo per la rilevazione di infrazioni al semaforo rosso in modalità automatica ...omissis ...: l'apparecchiatura deve essere installata in modo fisso ...omissis...; è necessario inoltre che nei fotogrammi appaia il tempo trascorso dall'inizio della fase di rosso **oppure l'apparecchiatura deve essere predisposta per l'entrata in funzione dopo un tempo prefissato dall'inizio del segnale rosso;**"*  
(decr. a firma del D.G. Dondolini, All. 5 perizia).

- Tutti i VISTA-RED installati sono stati tarati per cominciare le riprese dopo il tempo prefissato **di 0,01 sec.** dall'accensione del rosso (v. dichiarazione 20.11.2007 a firma del tec-

nico installatore della ditta fornitrice Traffic Technology, All. 9);

- Per il CTU l'intervallo è insufficiente. Il conducente del veicolo in arrivo col giallo il quale, ritenendo più prudente proseguire nell'attraversamento piuttosto che frenare bruscamente, opta per un sollecito attraversamento, nell'immediata prossimità della linea d'arresto non è più consapevole di passare col rosso che si accenda in quel preciso istante; a suo parere *"il più pronto tempo di reazione allo stimolo è operativo dopo 830/1000 di secondo (tempi misurati dal MIT) perciò coloro che sono ripresi nei primi 830/1000 di secondo dallo scattare del rosso non percepiscono l'infrazione commessa"* (pagg.43 - 44 perizia).

- Ordunque, da un lato l'autorità ministeriale preposta all'approvazione del prototipo ha raccomandato che l'accensione del rosso e l'inizio della ripresa non siano sincroni, senza però indicare quale debba essere l'intervallo di tempo minimo; dall'altro, la prefissione di quel tempuscolo parrebbe essere stata demandata alla ditta installatrice fornitrice dell'intero servizio secondo un contratto di installazione, manutenzione, controllo e quant'altro occorra, ove il corrispettivo è direttamente proporzionale al numero di sanzioni pagate.

- E' noto che nella visione delle cose in movimento l'occhio umano conserva l'immagine sulla retina per il tempo di 1/10 di secondo e che, grazie a tale fenomeno di persistenza, le pellicole dei film contengono fotogrammi che fatti girare a una velocità superiore ai dieci fotogrammi al secondo danno la sensazione del movimento continuo.

Ne viene che il conducente in avvicinamento, se nell'istante in cui si trova a una distanza di 138 cm dalla linea d'arresto la luce gli appare gialla, procederà a superare la linea d'arresto nella convinzione di averla attraversata col giallo anche se, in realtà, in quell'istante si è acceso il rosso. Infatti, data la persistenza del giallo nella retina ancora per 0,1 secondi dopo l'accensione del rosso, alla velocità di 13,88 m/sec nel tempo di un decimo di secondo percorrerà appunto lo spazio di 138,8 cm. In pratica, il conducente che giunge col giallo a circa un metro e mezzo dalla linea d'arresto NON VEDRA' l'accensione del rosso, accensione che invece non sfugge all'apparecchiatura la quale, nel momento che si attiva, registra le immagini come in realtà sono in quell'istante, come col *flash*.

Quindi, ad avviso del giudice, il tempo che deve separare l'accensione del rosso dall'attivazione dei fotogrammi non può essere inferiore a 1/10 di secondo.

In conclusione, i VISTA-RED fatti installare dal Comune di Savignano s. P. devono essere impostati per attivarsi dopo almeno un decimo di secondo (100/1000) e non, come attualmente, dopo un centesimo (10/1000); si rammenta che nel Comune di Vignola il T-RED si attiva dopo oltre 150/1000 di secondo (v. foto, Sent. 102/2008).

Trova così spiegazione l'atteggiamento di molti ricorrenti che in sede d'udienza erano pronti a giurare di essere passati col giallo, e che dopo avere visionato il film del loro passaggio, visibilmente esterrefatti, si sono sentiti frodati.

## 2 – Sull'impiego del VISTA-RED come semaforo rallentatore.

E' emerso che i due impianti semaforici posti alle intersezioni tra Via Claudia e Via Michelangelo nonchè tra Via Tavoni e le Vie Po e Panaro, i VISTA-RED sono provvisti di un sofisticatissimo impianto radar a raggi infrarossi, della portata di 150-180 m, puntato su entrambi i versi del tratto rettilineo che precede gli incroci, sensibile alla velocità dei veicoli in avvicinamento. Succede allora che:

*“Se la velocità supera i 65 Km/h il sistema attiva il segnale semaforico giallo e poi il rosso, per arrestare il veicolo ed eventualmente riprenderne il passaggio con lanterna rossa. .... E' evidente che il sistema complessivo Semaforo-Rilevatore d'infrazione-Rilevatore di velocità è influenzato dalla velocità del veicolo. Quando questo passa i 65 Km/h l'impianto semaforico si attiva e si accende la lanterna gialla e, dopo 5 secondi, quella rossa, per un tempo prefissato che, dalle schede, risulta non inferiore a 17 sec. Se poi il veicolo prosegue la marcia è ripreso dalla telecamera Vista Red. E' evidente anche che il tempo di verde complessivo è alterato perchè a una situazione di “tutto verde” si sostituisce l'inesco di una fase semaforica con inserimento di rosso” (pag. 7-8).*

Pertanto il VISTA-RED, quando è collegato col sistema radar, oltre che da documentatore fotografico funziona anche da c.d. SEMAFORO RALLENTATORE.

Orbene, l'utilizzo di semafori per siffatta finalità si appalesa illegittimo.

Il Min. Infr.e Trasporti all'uopo interpellato dalla Provincia di Brescia, in data 5.9.2005, al prot. n. 2488/04, espresse il suo autorevole parere negativo su un utilizzo delle lanterne semaforiche sviato rispetto alla funzione propria loro assegnata dal cds e dall'art. 158 Reg., che era e rimane quella di regolare le correnti di traffico veicolare e pedonale

A suo parere, l'azionamento del ciclo semaforico in dipendenza della velocità dei veicoli a monte potrebbe palesarsi più pericolosa per la circolazione di quanto non lo sia il superamento del limite di velocità stabilito localmente:

*“Al riguardo si osserva che l'azionamento del ciclo semaforico in base alla velocità dei veicoli a monte comporterebbe l'ingiusta ed inutile penalizzazione di quei veicoli che, procedendo ad andatura normale, si trovassero a precedere quelli sopraggiungenti a velocità eccessiva, con il probabile rischio di tamponamenti o pericolose manovre evasive da parte di questi ultimi.*

*In tal caso l'amministrazione competente vorrà assumersi ogni responsabilità civile e penale per danni e/o lesioni derivanti da sinistri comunque riconducibili all'impiego di tali impianti.*

*Qualora il dispositivo venga usato come mezzo di controllo della velocità, si ribadisce che tale uso non è previsto dalle vigenti norme legislative e regolamentari.*

*Appare peraltro problematico giustificare perchè una presunta infrazione venga rilevata ma non perseguita, bensì penalizzata con un semplice perditempo al semaforo.*

*Questa Direzione Generale, infine, non ha mai rilasciato approvazioni per i dispositivi in questione” (v. All. 20, perizia).*

Il detto parere è stato riconfermato dalla D.G. in data 12.9.2007, prot. 0084083:

“ ... <<L'art. 158 Reg Esec. nuovo cds recita testualmente: *Le lanterne semaforiche, escluse le lanterne semaforiche gialle lampeggianti, servono per regolare, nel tempo, l'avanzamento delle correnti di traffico in una intersezione o in un tronco stradale* >>”  
.....omissis ..... *Ciò premesso, non è previsto dalle vigenti norme regolamentari che l'impianto semaforico venga utilizzato per il governo della velocità, nè che il ciclo dello stesso sia comandato dal superamento di un determinato limite di velocità.*

*Questa D. G. non ha mai rilasciato omologazioni per impianti funzionanti con tali modalità, e, pertanto, non può autorizzare simili installazioni.*

*Un tale impiego penalizzerebbe i conducenti osservanti che si trovassero a precedere un veicolo sopraggiungente a velocità non regolamentare, con prevedibili negativi effetti sulla sicurezza della circolazione.*

*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 cds” (dal sito www.anvu.it).*

Il parere della D. G. sopra riportato è condiviso dal giudice in quanto, ai sensi dell'art. 45.6 del cds, *“Nel regolamento sono precisati ..., i dispositivi, le apparecchiature e gli altri mezzi tecnici di controllo e regolazione del traffico, nonché quelli atti all'accertamento e al rilevamento automatico delle violazioni alle norme di circolazione ... che, ...sono soggetti all'approvazione od omologazione da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previo accertamento ecc. ecc.”).*

Ne segue che l'impiego di apparecchiature capaci di interferire sul traffico stradale ma non previste nè disciplinate dalle norme del cds e regolamentari si pone al di fuori dell'impianto normativo, non rientra nella potestà di agire della p.a. ed è illegittimo, con la conseguenza che l'utilizzo dei rilievi fotografici del passaggio col rosso correlati a un'interruzione anticipata del verde al di fuori della normale, prefissata tempistica della durata delle fasi dei colori rosso e verde, porta all'elevazione di verbali potenzialmente annullabili.

### 3 – Interesse della ditta TRAFFIC TECHNOLOGY in concorso con quello della P.A.

#### Sviamento di potere. Violazione delle norme sulla tutela della riservatezza.

Il contratto stipulato tra il Comune di Savignano sul Panaro e la s.r.l. Traffic Technology *“per il noleggio, l'installazione, la manutenzione e i servizi collegati delle apparecchiature elettroniche per la rilevazione delle infrazioni semaforiche e video sorveglianza”* pone a carico della ditta tutti i compiti operativi indicati nel titolo.

Il corrispettivo per le prestazioni di noleggio, installazione, manutenzione ecc, definito all'art. 12 come **“canone”**, è stabilito in “euro 39,80 comprensivi di iva, per cadauna infrazione effettivamente incassata” (contratto, All. 3, perizia)

Inoltre, con comunicazione del Responsabile della p.m., la ditta Traffic Technology, quale affidataria del servizio di rilevazioni semaforiche in base alla Determina comunale n. 91 del 15.11.2006, è stata anche nominata **“Responsabile del trattamento dei dati rilevati dal**

**sistema VISTA-RED nel territorio comunale**, limitatamente ai profili di sicurezza e alle operazioni necessarie per la rilevazione delle contravvenzioni” (atto All 7, perizia).

Pertanto, nell'affare concluso dalla srl Traffic Technology col Comune il lucro che la società ricava esiste solo se e in quanto gli utenti della strada paghino delle sanzioni pecuniarie per violazioni dell'art. 146.<sup>3</sup> del cds; per ogni sanzione pagata dell'importo di euro 143 la quota di euro 39,80, pari al 27,83%, sarà distratta a favore della s.r.l.

Non si tratta quindi di un “canone” secondo l'accezione codicistica (periodica prestazione di denaro) ma di un corrispettivo proporzionato al risultato sanzionatorio: più alto è il numero di violazioni rilevate, più alto sarà il lucro atteso dalla affidataria. L'interesse a ridurre la durata del giallo e del tempo intercorrente tra l'accensione del rosso e l'inizio delle riprese fotografiche appare quindi strettamente correlato al massimo lucro possibile.

Orbene, se nell'esercizio della pubblica funzione di polizia stradale affidata dalla legge alla p.m. (artt. 11 e 12 cds) l'ente pubblico, avvalendosi di attrezzature di rilevazione delle violazioni e in accordo con l'impresa demandata a gestire il servizio di rilevazione, è in grado di creare la situazione nella quale l'utente della strada sarà involontariamente portato a commettere violazioni e queste saranno supportate da prove inoppugnabili, come in fattispecie i filmati del VISTA-RED, di tal che la più parte degli utenti sarà indotta a pagare piuttosto che intraprendere un procedimento di opposizione, viene a realizzarsi la tipica fattispecie elaborata dalla giurisprudenza amministrativa (e penale) dell'eccesso di potere per sviamento oltre che per cattivo uso del potere in quantocchè una cosa è l'obiettivo rilevazione di violazioni in modalità automatica, in ossequio all'art. 201, c.1-bis, lett. b) e c. 1-ter, II° periodo, del cds, altra cosa è interferire sulla produzione delle violazioni ex art. 146.<sup>3</sup> cds attraverso l'intervento riduttivo dei tempi sopra indicati, che obbliga l'utente della strada a scegliere tra due alternative: o frenare violentemente, col timore dei rischi che una tale manovra, vietata perchè ingiustificata, comporta, o rischiare di passare col rosso.

E' appena il caso di rilevare che l'interesse della p.a. non è quello di massimizzare i proventi delle sanzioni, bensì di intervenire sulle condotte di guida degli utenti stradali operando, innanzitutto, per indurre al rispetto delle regole nell'interesse della collettività e solo come ultima ratio colpendo i trasgressori con l'applicazione delle sanzioni. Su tale interesse punitivo, esclusivo della p.a., l'ingerenza dell'impresa privata nella fruizione di oltre il 27% della pretesa sanzionatoria appare penalmente illecita.

Inoltre, a parere del giudice, con la nomina della Traffic Technology quale Responsabile del trattamento dei dati rilevati dal sistema VISTA-RED viene a realizzarsi una palese vio-

lazione delle norme poste a tutela della riservatezza (Dlgs sulla c.d. privacy 30.6.2003 n. 196) in quantocchè una società privata con fini di lucro è messa dall'ente pubblico nella condizione di disporre di migliaia di filmati riguardanti cittadini e veicoli di loro proprietà presenti in un determinato posto in giorno e ora precisi, nel momento in cui viene formalmente commessa una violazione. Secondo l'art. 19.<sup>3</sup> del Dlgs 196/03,

*"3. La comunicazione da parte di un soggetto pubblico a privati o a enti pubblici economici e la diffusione da parte di un soggetto pubblico sono ammesse unicamente quando sono previste da una norma di legge o di regolamento."*

e se le norme del cds non consentono alla p.a., come in effetti non le consentono, la messa a disposizione di una società privata dei dati raccolti coi filmati VISTA-RED, a maggior ragione dovrà ritenersi vietata la raccolta per conto della p.a. di quei dati.

Si rammenta che l'Autorità garante dei dati personali, con provvedimento del 5.11.2004 (Presidente Rodotà, Relatore Paissan) adottata nei confronti del comune di Teramo, già si è pronunciata nel senso suddetto.

**Pertanto, per la gravità di quanto sopra rilevato, il giudice dispone la trasmissione della presente sentenza al Procuratore della Repubblica di Modena per i provvedimenti di sua competenza.**

\*\*\*

In conclusione, il ricorso merita accoglimento essendo risultato che la durata di accensione della lampada semaforica gialla era stata insufficiente, con conseguente necessità del ricorrente di proseguire l'attraversamento malgrado l'accensione del rosso.

Il compenso spettante al CTU è liquidato con separato decreto e va posto interamente a carico di parte resistente.

P. Q. M.

**il Giudice di pace accoglie il ricorso e annulla il verbale 26.6.2007 n. 1716 (1557) elevato dal Comune di Savignano sul Panaro.**

In Vignola, il giorno 1 luglio 2008

Il Giudice di pace  
Evio Casadei