

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 rilevano 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.