



ALLEGATO 7

Ministero dei Trasporti

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



MINFTRA
DIP4
Dipartimento per i trasporti terrestri
REGISTRO UFFICIALE
Prot: 0098945-29/10/2007-USCITA
23.19.14

Alla Prefettura di Verona
Ufficio Territoriale del Governo
Piazza dei Signori, 1
37121 Verona

Oggetto:- Esposto di cittadini residenti in Provincia di Verona avverso l'installazione di alcuni semafori nei comuni di Colognola ai Colli, Illasi, Tregnago. Quesito. Rif. prot. n. 4688/2007 Area III del 08.08.2007.

Con riferimento al quesito proposto con la nota in riscontro, si premette quanto segue.

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 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, 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 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.

Ovviamente in fase di progettazione dell'impianto semaforico, in dipendenza delle dimensioni della intersezione, della velocità dei veicoli in arrivo e della loro lunghezza, possono essere adottate durate diverse, anche congruamente superiori.

Ciò premesso, si richiama integralmente la formulazione dell'art. 158 del DPR n. 495/1992 (Regolamento di Esecuzione e di Attuazione del Nuovo Codice della Strada):-

"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."

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.

Non è previsto dalle vigenti norme regolamentari che l'impianto semaforico venga utilizzato per la regolazione della velocità, nè 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.

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, 9 e 9-bis del DLs n. 285/1992 (Nuovo Codice della Strada).

A tale fine possono 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 immediata, 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.

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.

Si resta a disposizione per ogni eventuale ulteriore chiarimento.

FM/RS

IL DIRETTORE GENERALE
(Dr. Ing. Sergio DONDOLINI)

