

Posto che IL PASSAGGIO CON LUCE SEMAFORICA ROSSA sia un'INFRAZIONE GRAVE E CHE DEBBA non solo NECESSARIAMENTE ma anche DOVEROSAMENTE PERSEGUITA per le possibili gravi conseguenze da ciò derivanti,

poiché l'attuale utilizzo , a causa della vacanza normativa di un regolamento che stabilisca precise indicazioni sia sul posizionamento che sulle modalità di funzionamento e di regolazione, dei dispositivi per rilevazione infrazioni semaforiche (di seguito DRIS) da parte di numerose amministrazioni, volte non a fare sicurezza ma ad aumentare facilmente i contributi erariali a scapito dei, tanto ignari quanto non colpevolmente responsabili dell'infrazione a loro ascritta, guidatori , è divenuta indifferibile l'esigenza di chiedere chiarezza!

Al fine di avere una reale e sempre comprovata trasparenza dell'agire amministrativo da parte della P.A. si chiede che

1. essendo i DRIS inseriti in sistema di rilevazione infrazioni composto, comprensivo anche del dispositivo che regola per intensità e per durata la luce della lanterna semaforica e non soltanto del dispositivo ottico utilizzato per fotografare le infrazioni e del misuratore di tempo o di intervallo di tempo che stabilisce quando iniziare a sanzionare, PRELIMINARMENTE alla messa in opera del DRIS, venga richiesta all'amministrazione procedente idonea certificazione che i diversi componenti del sistema, singolarmente omologati dal Ministero dei Trasporti e tarati da ente terzo, indipendente e privo di interessi attuali e/o precedenti con la P.A. appaltante e/o le ditte fornitrici, siano e per materiali usati e per funzione e funzionalità integrata atti a funzionare insieme con risultati metrologicamente validi e validati .
2. nel rispetto dell'art.2 CDS (esigenza di tutela della sicurezza stradale) si richiede che l'uso dei DRIS sia subordinata a
  - a. "un'analisi di sicurezza della strada" da cui si evinca che il posizionamento del DRIS sia indicato e dettagliatamente motivato da studi e progettazione della mobilità

dell'intersezione ,affinchè il posizionamento dello stesso non si tramuti in un aumento dell'incidentalità

- b. alla fissazione dei tempi delle fasi semaforiche con un' attività progettuale da eseguirsi caso per caso da parte di professionisti esperti in materia ,rivalutando la congruità della eventuale progettazione semaforica già in essere (cfr art. 13 C.d.s.)
3. poiché i DRIS possono sanzionare dopo poche centinaia di millisecondi (tempo non percettibile dall'essere umano) dal variare della luce semaforica è necessario normare dettagliatamente sia la necessità:
  - a. di una taratura periodica almeno annuale dei DRIS ad opera di ente non coinvolto nella condivisione degli utili economici derivanti dalle multe e con una incontestabile affidabilità ed attendibilità per la certificazione della metratura utilizzata (ente terzo accreditato dal ministero dei trasporti, società accreditate SIT)
  - b. Di stabilire per legge un tempo minimo dall'inizio della fase di rosso dal quale è possibile sanzionare, tenuto conto delle variabilità del sentire e del percepire umano dei guidatori (in particolare delle utenze deboli quali i diversamente abili, le persone anziane, coloro che hanno un mezzo con prestazioni tecniche limitate quali assenza di ABS ed altri dispositivi di assistenza alla frenata)
4. Poiché sia scindibile a priori l'interesse privato rispetto alla sanzione si chiede che venga statuito l'obbligo di un corrispettivo fisso alle ditte fornitrici per il periodo di noleggio di questi sistemi DRIS pena l'applicazione di sanzioni penali stabilite per legge.
5. Poiché sia rispettato il fine del CDS, all'atto della decisione, motivata ed espressa per iscritto, dell'installazione dei DRIS attraverso un atto deliberativo di Giunta siano contemporaneamente e contestualmente definite le destinazioni dei proventi delle sanzioni in opere stradali che realmente possano mettere in sicurezza delle strade precise ed individuate sul territorio, pena sanzioni penali stabilite per legge.

6. è indispensabile che, poiché i predetti DRIS in alcune situazioni possono funzionare senza l'ausilio del personale di vigilanza, i predetti sistemi, una volta installati e certificati da un ente preposto e accreditato SIT, siano dotati di blocchi fisici e logici che ne impediscano la modifica del funzionamento dopo la loro messa in funzione, al fine di evitare modifiche "in itinere" che rendono questo modo di sanzionare per lo meno 'singolare'.
7. È altrettanto indispensabile che i flussi digitali, video e/o fotografici, che per loro natura sono sempre modificabili, vengano archiviati su sistemi e firmati digitalmente all'atto dell'acquisizione, al fine di evitare che per qualsiasi motivo possano essere cancellati e/o manomessi e che il responsabile del servizio dell'ente che installa i DRIS certifichi con un documento con data certa la descrizione di tutto il flusso che i dati (digitali e non) percorrono dall'atto della rilevazione dell'infrazione all'atto della notifica.
8. l'appalto per la fornitura alle amministrazioni dei DRIS sia sempre a mezzi di GARA PUBBLICA D'APPALTO, soggetta a tutta la normativa degli appalti
9. vi sia sempre l'obbligo di rinotifica della sanzione nel caso in cui il conducente, autodenunciandosi, sia diverso dal proprietario dell'auto a cui è stato inviato l'atto, se il DRIS funziona senza l'ausilio del personale di vigilanza
10. Grati per quanto sarà fatto nell'interesse della pubblica utilità e della giustizia!