

TRIBUNALE AMMINISTRATIVO REGIONALE per l'UMBRIA

RICORSO ex art 29 del Dlgs. 104 del 2010

Per

COMITATO SI ROTATORIA NO T-RED SAN LORENZO, (C.F: 94197050548) in persona del Presidente p.t. **Dott.ssa PAOLA MELA**, con sede in Bastia Umbra, via San Lorenzo n. 22, rappresentato e difeso dall'**Avv. KATIUSCIA Malfetta** (C.F. MLFKSC76C68G478E), PEC katiuscia.malfetta@avvocatiperugiapec.it, ed elettivamente domiciliato presso il suo studio in Perugia, Piazza Piccinino n. 10, come da procura in calce al presente atto, (per comunicazioni di cancelleria pec: katiuscia.malfetta@avvocatiperugiapec.it fax 075

Ricorrente contro

COMUNE DI BASTIA UMBRA nella persona del Sindaco pro-tempore, Partita IVA: 00385230545, con sede legale in Bastia Umbra, Piazza Cavour 19, pec: comune.bastiaumbra@postacert.umbria.it

Resistente

PER L'ANNULLAMENTO PREVIA SOSPENSIONE DELL'EFFICACIA

della **DELIBERA di GIUNTA COMUNALE n. 297 del 06-11-2025** avente ad oggetto: **“Sistema di rilevazione delle infrazioni semaforiche in Via Höchberg intersezione Via Atene direzione S. Maria degli Angeli e Via delle Nazioni intersezione Via Atene direzione Perugia, del capoluogo comunale - Riattivazione controlli infrazioni”** (17-11-2025 Periodo inizio pubblicazione 02-12-2025 periodo fine pubblicazione 27-11-2025 Data di esecutività)

nonché di ogni atto presupposto, connesso e conseguente, ivi inclusi:

- eventuali pareri istruttori;
- determinazioni dirigenziali di installazione e attivazione;
- convenzioni con società fornitrici;

- verbali tecnici;
- atti di approvazione richiamati;
- verbali di accertamento elevati in applicazione della suddetta delibera, ove rilevanti.

In particolare, (elenco esemplificativo ma non esaustivo):

- determinazione n. 619 del 11-08-2023 "interventi di manutenzione straordinaria per la messa a norma dell'impianto semaforico di via Atene"
- determinazione n. 851 del 14-11-2023 "messa a norma dell'impianto semaforico di via Atene"
- determinazione n. 1005 del 27-12-2023 "fornitura di un sistema approvato per il controllo automatico del passaggio"
- determinazione n. 608 del 23-08-2024 "affidamento del servizio di gestione dei procedimenti sanzionatori amministrativi per le violazioni al nuovo codice della strada. rdo su mepa n. 4587159."
- determinazione n. 724 del 01-10-2024 "attivazione in via continuativa dei sistemi di rilevazione delle infrazioni semaforiche"
- determinazione n. 950 del 11-12-2024 "ulteriore affidamento del servizio di gestione dei procedimenti sanzionatori amministrativi per le violazioni al nuovo codice della strada. aumento dell'impegno di spesa."
- determinazione n. 36 del 09-01-2025 "rilevazione delle infrazioni ex cds temporanea disattivazione"
- determinazione n. 333 del 14-04-2025 "affiancamento e parere tecnico legale all'avv. Fabio Piccioni per contenzioso davanti al giudice di pace"
- dgc n. 159 del 21-05-2025 "autorizzazione appello avverso sentenza Giudice di Pace di Perugia n. 188/2025"
- determinazione n. 447 del 23-05-2025 "affidamento incarico legale di rappresentanza e difesa dell'ente nell'appello avanti al tribunale avverso la sentenza n. 188/2025 del giudice di pace di Perugia e impegno di spesa"

- determinazione n. 518 del 20-06-2025 “archiviazione ricorsi in seguito ad annullamento dei verbali in autotutela da parte del comune (138) con conseguente archiviazione ricorsi e rimborso 43 euro a ricorso”
- determinazione n. 660 del 08-08-2025 “notifica irregolare sanzioni codice della strada. annullamento in autotutela. 84 verbali”

FATTO

A partire dal mese di Dicembre 2024 (primi verbali notificati TUTTI il 24.12.2024!) i cittadini di Bastia Umbra e gli avventori che si trovavano a percorrere l'incrocio stradale posto in Bastia Umbra tra via Hochberg, intersezione via Atene e via delle Nazioni, si vedevano recapitare plurimi verbali di contestazione di violazione dell'art. 146 comma 3 C.d.S., e comma 2 C.d.s. con ingiunzioni di pagamento della somma di Euro 189,00 oltre la decurtazione di SEI punti dalla patente di guida ovvero ingiunzioni di pagamento di € 56,00 e decurtazione di n. DUE punti dalla patente di guida in caso di violazione ex art. 146 comma II cds.

Verbali tutti elevati per il tramite di **apparecchiatura T-Red P@RVC 2.0 matricola 1224053160**.

In pochi giorni, i cittadini si sono visti recapitare oltre 1600 verbali, alcuni anche otto, dieci addirittura sedici verbali elevati a singoli soggetti.

Per cercare di arginare l'illegittimo comportamento del Comune di Bastia Umbra, gli abitanti di Bastia Umbra, ed in special modo della frazione di San Lorenzo, si sono visti obbligati a costituire in data 3.1.2025, un Comitato popolare denominato “SI ROTATORIA NO T-RED” (che in pochissimi giorni ha raccolto oltre 2000 firme) al fine di promuovere tra l'altro, una petizione per richiedere la rimozione del sistema di rilevamento delle multe e la costruzione della rotatoria già peraltro deliberata dal Comune stesso, nonché l'annullamento in autotutela dei verbali illegittimamente elevati.

Nel solo mese di dicembre 2024 (multe riferite ad ottobre) il Comune di Bastia Umbra aveva incassato ben oltre 100.000,00 euro.

Il succitato Comitato faceva subito presente al Sindaco, che i verbali elevati erano radicalmente nulli per più ordine di motivi e precisamente:

- illegittimità dei verbali di accertamento per ASSENZA DI DELIBERA COMUNALE AUTORIZZATIVA;

- illegittimità dei verbali di accertamento per ASSENZA OMOLOGAZIONE dell'impianto di rilevazione T-Red;
- illegittimità dei verbali di accertamento per DIFETTO DI FUNZIONALITÀ dell'APPARECCHIO P@RVC 2.0 matricola 1224053160

Stante il clamore suscitato e la piena consapevolezza del Comune di non aver operato legittimamente, il Sindaco di Bastia Umbra, in data 9.1.2025, a soli sei giorni dalla costituzione del Comitato cittadino, si vedeva costretto a dover prendere provvedimenti, sospendendo il funzionamento del t-red (**Determina Dirigenziale n. 36 del 9-01-2025**)

Sospensione che mai il Comune avrebbe attuato se avesse avuto la certezza del perfetto funzionamento dell'impianto!

Nonostante la perfetta consapevolezza in capo al Sindaco di Bastia Umbra nonché ai dirigenti dei settori coinvolti, della illegittimità dei verbali elevati attraverso uno strumento illegittimamente operante, e pur chiedendo, in plurime occasioni pubbliche i rappresentanti del Comitato, l'annullamento dei verbali elevati in autotutela, lo spegnimento del sistema di rilevazione T-red nonché la costruzione della rotatoria già deliberata, lo stesso proseguiva nella notifica di detti verbali.

Si rendeva quindi necessario il deposito di oltre 190 ricorsi al Giudice di Pace, con richiesta di annullamento dei verbali elevati, e condanna dell'Ente al pagamento delle spese legali stante la reiterazione del comportamento illegittimo sin lì tenuto.

Subito le prime sentenze emesse dai vari Giudici di Pace di Perugia, non solo annullavano i verbali impugnati, ma proprio sulla scorta del comportamento illecito del Comune condannavano l'Ente al pagamento delle spese legali.

Al fine di arginare questo tsunami per il Comune, il Sindaco ed i Dirigenti coinvolti, si vedevano costretti ad effettuare ciò che il Comitato aveva sempre chiesto e cioè l'annullamento di oltre 190 ricorsi in autotutela (determinazione n. 518 del 20-06-2025) ed il rimborso a tutti i ricorrenti degli importi corrisposti a titolo di contributi unificati.

Il Comitato, sin da subito aveva fatto presente come la Suprema Corte di Cassazione fosse unanime nel precisare come "... l'installazione di un sistema di controllo per sanzioni differite ad un incrocio debba avvenire con espressa autorizzazione della Giunta Municipale, pena la nullità dei verbali di accertamento compiuti ...".

La presenza dell'atto amministrativo istitutivo dell'impianto semaforico dotato di rilevazione automatica costituisce un principio legato alla legittimità e alla trasparenza

dell'attività che, se non deliberata dall'organo competente a decidere la sua installazione, rimane sfornita della sua legittimazione.

Autorizzazione, che nel caso di specie era totalmente assente rendendo, come detto nulli i verbali elevati.

Ma non solo, nei verbali de quo, si leggeva testualmente P@RVC 2.0 matricola 1224053160 concessionario esclusivo per l'Italia Project Automation Spa, via Elvezia n. 42 Monza Decreto di approvazione Ministeriale 0000052 del 8 Marzo 2021 dichiarata conforme al prototipo depositato presso il Min in relazione alla DOMANDA di omologazione installata nel già menzionato incrocio e collaudata in data 18.9.2024 ma non c'è traccia del provvedimento di omologazione, che è tutt'altro documento.

Per la Suprema Corte, invece, come ormai notorio “omologazione” e “approvazione” sono due concetti diversi.

Per di più, sin dalla installazione del dispositivo P@RVC 2.0 presso l'impianto semaforico lo strumento di rilevazione delle infrazioni ex art. 146 comma 3 CDS dimostrava gravi difetti di funzionalità che hanno creato nella collettività incertezze e reso l'incrocio altamente pericoloso.

Invero, la funzione del dispositivo avrebbe dovuto essere quella di rendere l'incrocio più sicuro e non quello che invece si stava realizzando di far fare cassa al comune di Bastia Umbra.

Migliaia di multe in soli due mesi e persone che hanno ricevuto anche sedici contravvenzioni identiche, azzerando i punti della propria patente.

Il Comitato Si Rotatoria no T-Red non nasceva con l'unico scopo di tutelare i cittadini dal comportamento illecito dei rappresentanti del Comune di Bastia Umbra, ma con l'ulteriore scopo di richiedere l'immediata costruzione della rotatoria da porre nell'incrocio in oggetto, essendo l'opera già deliberata dall'Ente.

OGGI, il Comune, invece di accelerare i tempi di costruzione della rotatoria, se effettivamente i propri fini altro non sono che porre in sicurezza un incrocio, si limita, con evidenti e contrari fini e scopi di “cassa” a riattivare l'impianto di rilevazione T-Red.

Riattivazione che ancora una volta si appalesa con ogni evidenza ILLEGITTIMA per i seguenti ordini di

MOTIVI in DIRITTO

1 VIOLAZIONE DEGLI ARTT. 1, 3 E 21-OCTIES L. 241/1990 – DIFETTO ASSOLUTO DI MOTIVAZIONE E CARENZA DI ISTRUTTORIA

Con la delibera di Giunta Comunale che oggi si impugna unitamente ad ogni atto propedeutico e consequenziale n. **297 del 06-11-2025** (17-11-2025 Periodo inizio pubblicazione 02-12-2025 periodo fine pubblicazione 27-11-2025 Data di esecutività) il Comune di Bastia Umbra disponeva la riattivazione del **“Sistema di rilevazione delle infrazioni semaforiche in Via Höchberg intersezione Via Atene direzione S. Maria degli Angeli e Via delle Nazioni intersezione Via Atene direzione Perugia, del capoluogo Comunale”**

L'installazione nei centri abitati di un rilevatore a distanza dell'attraversamento di un incrocio a luce rossa è consentita ma deve essere preventivamente deliberata dall'ente proprietario, a mezzo dei dirigenti, ex art. 107 del D.lgs. 18/8/2000 n. 267 (TUEL), secondo la previsione del terzo comma dell'art. 5 del Codice della strada, per cui gli atti di "regolamentazione della circolazione" sulle strade "debbono essere emessi dagli enti proprietari, attraverso gli organi competenti a norma degli articoli 6 e 7, con ordinanze motivate e rese note al pubblico mediante i prescritti segnali".

Nell'art. 7, sono quindi previste le competenze del Sindaco (in particolare, in situazioni che richiedono l'adozione di provvedimenti caratterizzati da ragioni urgenti o contingenti) e della Giunta: in quanto organo politico del Comune, quest'ultima, ai sensi dell'art. 54 TUEL, compie tutti gli atti rientranti ai sensi dell'art. 107, commi 1 e 2, nelle funzioni degli organi di governo, che non siano riservati dalla legge al consiglio e che non ricadano nelle competenze, previste dalle leggi o dallo statuto, del sindaco o del presidente della provincia o degli organi di decentramento.

In particolare, pertanto, è la Giunta, acquisiti i necessari pareri della dirigenza dei settori competenti, a gestire il centro urbano dal momento della pianificazione urbanistica fino al dettaglio della regolamentazione della viabilità e della circolazione, come definita - quest'ultima - dal n. 9 del comma primo dell'art. 3 cod. strada.

Da queste considerazioni deriva che una previa individuazione delle intersezioni il cui attraversamento è regolato da semafori presidiati da apparecchiature di controllo con rilevamento automatico deve necessariamente avvenire anche nel centro abitato, a mezzo di delibera della Giunta, nell'esercizio del suo potere discrezionale di gestione del territorio urbano.

La necessità di un provvedimento che disponga la localizzazione dell'apparecchio semaforico e del dispositivo *photored* utilizzabile in assenza di operatori, da parte dell'ente titolare della strada che procede all'irrogazione della sanzione e ne percepisce i proventi, trova il suo fondamento nel principio di trasparenza amministrativa.

Ma quali caratteristiche deve avere una Delibera di questa natura?

Quali criteri deve seguire una Amministrazione nell'individuazione di tratti di strada ove attivare sistemi di rilevazione? Criteri di sicurezza o criteri di cassa come nel caso di specie?

L'installazione e l'attivazione di sistemi automatizzati di rilevazione delle infrazioni non costituisce atto meramente discrezionale, ma richiede una **motivazione rafforzata, fondata su dati oggettivi relativi alla sicurezza stradale**.

Nel caso di specie, la delibera impugnata è priva di qualsiasi valutazione concreta della situazione dell'incrocio interessato.

La delibera della Giunta comunale “deve essere motivata, secondo i principi generali, con il ragionevole e ponderato apprezzamento della scelta operata, in relazione alle esigenze della circolazione e della sicurezza del traffico e degli utenti, essendo il provvedimento suscettibile di controllo in sede giurisdizionale anche sotto il profilo dell'eccesso di potere [...]”.

Invero, è diritto del cittadino verificare se l'osservanza che gli viene richiesta sia conforme ai parametri di legge e, altresì, accertarsi di non essere sottoposto al pagamento di somme al di fuori dai casi espressamente previsti dalla legge.

La delibera di Giunta, propedeutica all'installazione di un sistema di rilevazioni di infrazioni, deve fare esplicito riferimento a:

- numero e tipologia di incidenti;
- andamento temporale della sinistrosità;
- correlazione tra violazioni semaforiche e sinistri
- effettuare un'analisi comparativa con altre misure meno invasive;

- dimostrare la necessità e proporzionalità dell'utilizzo del sistema T-RED

Secondo costante giurisprudenza amministrativa, la mera finalità di incremento della sicurezza non può essere affermata in modo apodittico, ma deve essere dimostrata attraverso un'adeguata istruttoria tecnica.

Il principio di trasparenza amministrativa impone che le decisioni che incidono sui diritti dei cittadini siano prese in modo aperto e con una chiara giustificazione. Richiedere una delibera di Giunta assicura che la decisione di installare sistemi automatizzati di controllo sia un atto deliberato e documentato, soggetto a potenziale verifica. La necessità di una decisione motivata garantisce che il Comune abbia valutato le specifiche esigenze di traffico e sicurezza del luogo prima di installare tale tecnologia. Il potere di installare apparecchi per il rilevamento automatico di infrazioni semaforiche rientra nelle competenze esecutivo- programmatiche del potere politico dell'ente locale.

Nel caso di specie, il provvedimento oggi impugnato risulta adottato senza alcuna adeguata istruttoria tecnica volta a dimostrare la particolare pericolosità dell'intersezione, né la sussistenza di un'effettiva e documentata incidentalità tale da giustificare il ricorso a strumenti di controllo automatico.

La delibera impugnata si limita, infatti, a richiamare formule generiche di “sicurezza stradale” e “prevenzione degli incidenti”, senza:

- indicare dati statistici sugli incidenti;
- richiamare studi tecnici o relazioni della Polizia Locale;
- effettuare un'analisi comparativa con altre misure meno invasive;
- dimostrare la necessità e proporzionalità dell'utilizzo del sistema T-RED.

Ne deriva l'illegittimità del provvedimento per violazione di legge ed eccesso di potere.

«La Suprema Corte ha affermato che l'installazione di apparecchiature automatiche come il T-RED deve essere preceduta da un atto formale di delibera dell'organo competente, pena la nullità dei relativi verbali sanzionatori (Cass. civ., ord. 2 agosto 2024, n. 21894).»

Ne consegue che l'atto impugnato si risolve in una **affermazione apodittica e standardizzata**, inidonea a soddisfare l'onere motivazionale imposto dagli artt. 3 e 97 Cost. e dalla legge n. 241/1990.

Secondo il parere dell'Avvocatura dello Stato del 10 aprile 2008 n. 46819, e la circolare 14 maggio 2008, n. Prot. 2941/M la deliberazione, con la quale l'organo dell'ente titolare della strada decida di utilizzare ed installare una apparecchiatura di rilevamento automatico delle infrazioni semaforiche, ferma la necessità di specifica omologazione ministeriale del modello della medesima idonea ad essere impiegata in assenza di agenti di polizia stradale – deve essere, secondo i principi generali, motivata con il ragionevole e ponderato apprezzamento della scelta operata, in relazione alle esigenze della circolazione e della sicurezza del traffico e degli utenti, sulla base del riscontro della incidentalità/pericolosità

La classificazione degli incidenti è importante al fine di aumentare la sicurezza sulle strade, dato che la tipologia di incidente che si ripete più frequentemente in un determinato segmento della rete stradale può essere considerato come un significativo indicatore per determinare gli interventi e le contromisure più appropriate.

La capacità di prevedere il numero e il tipo di incidente considerando variabili come l'orario, il sito, le condizioni atmosferiche, il tipo di strada, le caratteristiche del veicolo e del conducente, è fondamentale per la progettazione di nuove strade e per migliorare le condizioni di sicurezza di quelle già esistenti.

Vari modelli per la previsione degli incidenti possono essere utilizzati per ottenere stime degli incidenti attesi, in varie sezioni della rete stradale (per tipo di strada, tipo di incrocio ecc.) e anche per identificare i fattori geometrici, ambientali e operativi associati al verificarsi degli incidenti stessi.

È importante esaminare la relazione tra i vari fattori e gli incidenti al fine di capire i meccanismi causali implicati negli incidenti stessi e per meglio prevedere il loro verificarsi.

Il modello di regressione logistica multipla è una funzione che descrive l'associazione tra un risultato binario e un set di variabili indipendenti.

Tale metodologia è utilizzata per determinare la tendenza degli incidenti a verificarsi agli incroci semaforizzati, identificando vari fattori di rischio (ambientali, caratteristiche del conducente e del veicolo).

Per gli incroci a quattro rami sia controllati da STOP che controllati da semaforo sono stati individuati i seguenti fattori che aumentano gli incidenti:

- Aumento dell'AADT (media annuale del traffico giornaliero) sulle strade principali e secondarie
- Minor numero di corsie sulle strade principali
- Elevati valori dei limiti di velocità nelle strade principali
- Temporizzazione del semaforo completamente attuata

A seguito delle pronunce unanime della Suprema Corte di Cassazione vedasi da ultimo Sez. 2 n. 21894 anno 2024 pubb 2.8.2024) anche vari tribunali oltre a quello locale si sono uniformati.

Tra i vizi di eccesso di potere vi è quello del vizio di motivazione che è palese laddove nell'adottare la delibera di Giunta relativa all'installazione dei contestatissimi T-Red si "ometta del tutto la necessaria esplicitazione delle ragioni (se ve ne sono) che hanno guidato le ragioni della scelta operata dal Comune di Alessandria in relazione alle esigenze della circolazione, della sicurezza del traffico e degli utenti": con questa durissima motivazione il Giudice di Pace di Alessandria ha accolto il ricorso di un automobilista, assistito dalla meritoria associazione Globo Consumatori di Alessandria, avverso una contravvenzione rilevata e contestata con uno dei T-Red installati in città, nel caso al Ponte Meier

Quale studio è stato effettuato dal Comune di Bastia Umbra nell'individuazione dell'incrocio in oggetto per il posizionamento del T-Red?

Nessuno!

Al contrario, le rotatorie si sono diffuse come una soluzione efficace per migliorare la gestione del traffico e la sicurezza stradale, riducendo la congestione, gli incidenti e l'impatto ambientale. Il principale vantaggio rispetto agli incroci semaforizzati "a ciclo fisso" è la gestione dinamica dei flussi di traffico: l'assenza di regolazione semaforica consente un flusso più continuo, riducendo i tempi di attesa e limitando la formazione di code sulle strade afferenti. La regola di precedenza, che impone ai veicoli in ingresso di dare la precedenza a quelli già presenti nell'anello, garantisce un accesso ordinato e meno soggetto a interruzioni.

Dal punto di vista della sicurezza, le rotatorie riducono in modo significativo il numero di punti di conflitto rispetto agli incroci tradizionali. In un'intersezione a quattro bracci, ad esempio, i punti di conflitto tra veicoli si riducono da 24 (tipici di un incrocio semaforizzato) a 8. Inoltre, la geometria della rotatoria induce i conducenti a

rallentare, abbassando la velocità di attraversamento e riducendo sia il numero che la gravità degli incidenti. Gli impatti laterali ad alta energia, tipici degli incroci regolati da semafori, vengono sostituiti da collisioni a velocità ridotta con angoli di impatto più favorevoli, diminuendo le conseguenze per i veicoli e gli utenti della strada.

Anche l'impatto ambientale delle rotatorie risulta vantaggioso. La maggiore fluidità del traffico riduce il numero di frenate e ripartenze, con conseguente diminuzione delle emissioni inquinanti e del rumore generato dai veicoli. L'assenza di fasi di arresto obbligato permette inoltre di ottimizzare il consumo di carburante e migliorare il comfort di guida. A livello economico, le rotatorie presentano costi operativi inferiori rispetto ai semafori, poiché non necessitano di alimentazione elettrica né di manutenzione periodica di componenti elettronici, con evidenti risparmi per le amministrazioni locali nel medio-lungo periodo.

Dal punto di vista urbanistico, le rotatorie offrono opportunità per interventi di arredo urbano e paesaggistico nell'isola centrale, contribuendo al miglioramento estetico delle intersezioni e fungendo da elemento di orientamento per gli utenti della strada. In Italia, il modello di rotatoria adottato è quello “alla francese”, dove la precedenza è accordata ai veicoli già in circolazione nell'anello. Questa configurazione è regolamentata dal Codice della Strada, che prevede l'obbligo di installazione del segnale di “Dare Precedenza” agli ingressi della rotatoria.

Nessuno studio è stato operato dal Comune di Bastia Umbra per giungere alla determinazione della necessità del posizionamento del T-red nell'incrocio in oggetto.

La “motivazione” di determinazione dell'Amministrazione Comunale all'installazione del dispositivo T-Red presso l'impianto semaforico di via Atene, via Hocberg e via delle Nazioni, è così letteralmente ricostruita:

“...il monitoraggio sull'andamento delle violazioni da parte della Polizia Locale, ha dato il seguente riscontro: "se, durante il funzionamento dell'impianto, si è registrato in concomitanza della notifica dei verbali ai trasgressori un significativo decremento delle infrazioni, che è proseguito nelle prime mensilità del 2025, dal secondo trimestre dello stesso anno si è invece registrato un andamento costante delle violazioni, in media di circa

6 al giorno, che, benché marcatamente inferiore ai dati relativi al 2024, è comunque tale da rappresentare seri profili di pericolosità nell'intersezione, soprattutto quando il dato si riferisca a un volume di traffico quale quello in circolazione nelle direttrici stradali interessate.

Chiedendo comunque che l'Amministrazione produca tutta la documentazione integrale sia del periodo di sperimentazione del Settembre 2024 come del periodo di sperimentazione gennaio 2025-gennaio 2026, va puntualizzato che la pericolosità di un'intersezione NON è né PUÒ ESSERE data dal numero di infrazioni rilevate ma dall'analisi del numero e tipologia di incidenti, dell'andamento temporale della sinistrosità, della correlazione tra violazioni semaforiche e sinistri e nell'effettuare un'analisi comparativa con altre misure meno invasive.

Nulla di tutto ciò è stato fatto, amplificando e palesando la unica volontà dell'Amministrazione comunale di FARE CASSA con l'impianto in oggetto.

Continua l'Amministrazione: "...Giova, al proposito, richiamare alcuni degli orientamenti giuridici in materia: a seguito della riforma recata dal D.L. 27/6/2003 n. 151, convertito con modifiche nella L. 214/2003, in relazione alla violazione della segnaletica stradale, è stata prevista anche l'applicazione della misura cautelare di affievolimento del titolo abilitativo che prevede la decurtazione punti-patente e che con D.Lgs. 4/3/2014 n. 37, si è data attuazione alla direttiva 2011/82/UE (c.d. crossborder enforcement) - poi sostituita dalla direttiva 2015/413/UE – la quale, con il dichiarato obiettivo di ridurre il numero delle vittime derivanti dagli incidenti stradali, ha individuato il mancato arresto davanti a un semaforo rosso come una delle principali infrazioni che mettono in grave pericolo la sicurezza degli utenti della strada; per la quale deve, quindi, essere garantita l'efficacia delle indagini, al fine di assicurare l'applicazione coerente delle sanzioni per le infrazioni commesse in tutto il territorio dell'Unione.

La L. 23/3/2016 n. 41 ha costruito l'attraversamento di un'intersezione con semaforo rosso come ipotesi aggravante a efficacia speciale dei delitti di "omicidio stradale" (art. 589-bis c. 5, n. 2, c.p.) e "lesioni personali stradali gravi o gravissime" (art. 590-bis c. 5, n. 2, c.p.)...."

Ed ancora: *“L’ultimo rapporto ACI-ISTAT 2024 sugli incidenti stradali, relativo all’anno 2023, ha individuato il mancato rispetto delle regole semaforiche come prima causa di incidente sulle strade urbane.*

Non si comprende il nesso di quanto sopra con la pericolosità di questo incrocio specifico.

Continua l’Amministrazione: *“Per quanto riguarda l’impianto semaforico in oggetto, si rappresenta come, oltre a regolamentare i flussi veicolari, lo stesso è dotato di “pulsante di chiamata” per consentire l’attraversamento in sicurezza dei pedoni ed è, inoltre, fornito di dispositivi di segnalazione acustica al fine di consentirne la fruibilità anche alle persone ipovedenti e non vedenti.*

Tutto quanto sopra a precisare che la violazione del rosso semaforico in generale e di quello in oggetto in particolare, che vede tra i soggetti interessati anche gli utenti deboli della strada e perfino persone non vedenti, è tra quelle che, maggiormente, destano allarme per la tutela dell’incolumità e dell’ordine pubblico nella circolazione stradale”.

Ha verificato l’Amministrazione quale sia lo strumento più idoneo a porre in sicurezza l’incrocio in oggetto?

A parere della scrivente difesa la realizzazione della rotatoria già prevista e deliberata.

Ancora più subdola l’ulteriore affermazione della Amministrazione la quale ha scritto: *“Evidenziato che, a fronte di tali risultanze e dei dati relativi alla incidentalità dell’area nella quale, anche negli ultimi giorni, si è verificato un grave sinistro stradale, come rilevato dagli uffici della Polizia Locale, è necessario che l’ente proprietario della strada si attivi al fine di ripristinare le attività utili ad aumentare la sicurezza nell’intersezione in parola fino alla realizzazione della rotatoria, per la quale è stato affidato l’incarico di progettazione”*

Si chiede innanzitutto che l’Amministrazione produca i rilievi dell’UNICO sinistro citato dal che emergerà come il sinistro in oggetto non ha coinvolto altre vetture se non quella incidentata che ha perso il controllo del veicolo.

Ma v’è di più!

Questo impianto semaforico è presente sul territorio da oltre vent'anni e MAI ha destato preoccupazione e pericolosità per la collettività, se non dopo l'installazione dell'impianto t-red in oggetto.

Invero, nel mese di ottobre -dicembre 2024 nel quale il T-red ha elevato i verbali impugnati e poi annullati, lo stesso funzionava (o meglio non funzionava) in modalità cosiddetta SMART

Sin dalla installazione del dispositivo P@RVC 2.0 presso l'impianto semaforico de quo, lo strumento di rilevazione delle infrazioni ex art. 146 comma 3 CDS ha dimostrato gravi difetti di funzionalità che hanno creato nella collettività incertezze e reso l'incrocio altamente pericoloso.

I cittadini producevano video dai quali emergeva l'assoluta incertezza per l'automobilista nell'indicazione riportate da TUTTE le lampade del semaforo posto nell'incrocio via Atene via delle Nazioni, via Hocberg, rendendo molto pericoloso l'incrocio con gli automobilisti che ogni volta che attraversano l'impianto si trovano dinanzi a nuovi scenari.

Si poteva infatti vedere che allo scatto della luce verde, segue **IMEDIATAMENTE** senza che fosse passato nemmeno un secondo l'accensione luce gialla per il che neanche la prima macchina in coda al semaforo riesce a passare (se non con luce ampiamente proiettante luce gialla) e poi sempre dopo un solo secondo, di quella rossa.

Ciò ha sin da subito reso l'incrocio altamente pericoloso perché gli automobilisti che quotidianamente attraversano l'impianto, spesso inchiodano trovandosi dinanzi a simili scenari, rischiando tamponamenti a catena.

Ciò che doveva rendere sicuro l'incrocio aveva messo quotidianamente a repentaglio gli avventori dello stesso.

Tanto aveva portato allo **SPEGNIMENTO** del T-red.

Oggi viene riattivato, ma con diversa modalità e cioè a modalità di **TEMPI FISSI** tra le tre lampade.

L'Amministrazione sta rendendo questo incrocio altamente pericoloso, attesa l'incertezza di come lo stesso viene regolato.

Prima è stato acceso in modalità Smart, poi dopo le lamentele del Comitato e le prove portate in Tribunale in ordine alla incertezza dei tempi è stato spento, poi ancora riaccessso ma con modalità diversa.... E ciò al fine di rendere sicura l'intersezione??

Incetezza dichiarata dalla stessa Amministrazione nella delibera oggi impugnata dove è dato leggere:

Dato atto che l'attività di sperimentazione, verifica e test può considerarsi conclusa con le seguenti valutazioni come rappresentate dalla Polizia Locale:

□ *dopo una iniziale osservazione **si è provveduto ad aumentare i tempi del “verde” sulla direttrice principale** (via Delle Nazioni – via Höchberg) **e a diminuirli sulla secondaria** (via Atene – via San Lorenzo);*

□ *ciononostante, **i tempi complessivi di attesa al semaforo sono aumentati, in particolare nei momenti di minor volume di veicoli in circolazione**, per il fatto che le fasi fisse non tengono in considerazione l'assenza di ulteriori veicoli da far defluire;*

□ *i conducenti in circolazione sull'intersezione, lamentano la maggiore attesa, ma non hanno più la percezione di un malfunzionamento dell'impianto....*

La finalità dell'Amministrazione nella vicenda de quo si palesa essere non la sicurezza stradale ma il rimpinguare le cassa comunali.

Tanto è vero che, come dichiarato dall'Amministrazione, nel corso dell'esercizio 2025 si è registrata una significativa riduzione del numero effettivo delle sanzioni elevate per violazioni del Codice della Strada rispetto alle previsioni formulate a inizio anno; ciononostante, l'Amministrazione ha mantenuto sostanzialmente invariata la previsione di incasso, limitandosi, con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 73 del 26.11.2025, a una riduzione meramente marginale dello stanziamento, da € 510.000,00 a € 470.000,00, come risultante dall'Allegato A alla variazione di bilancio.

La previsione di entrata così rideterminata non risulta coerente né proporzionata rispetto al dato reale dell'andamento delle sanzioni effettivamente irrogate, che evidenziava già nel corso dell'anno uno scostamento rilevante rispetto alle stime iniziali.

Viene da pensare che evidentemente l'amministrazione immagina di aumentare le entrate dalle sanzioni CDS attraverso il t-red, come lasciano intendere gli argomenti posti a

fondamento delle motivazioni della scelta di quell'incrocio nella delibera che dispone la riattivazione:

"se, durante il funzionamento dell'impianto, si è registrato in concomitanza della notifica dei verbali ai trasgressori un significativo decremento delle infrazioni, che è proseguito nelle prime mensilità del 2025, dal secondo trimestre dello stesso anno si è invece registrato un andamento costante delle violazioni, in media di circa 6 al giorno, che, benché marcatamente inferiore ai dati relativi al 2024, è comunque tale da rappresentare seri profili di pericolosità nell'intersezione, soprattutto quando il dato si riferisca a un volume di traffico quale quello in circolazione nelle direttrici stradali interessate.

2) ECCESSO DI POTERE PER ILLOGICITÀ, TRAVISAMENTO DEI PRESUPPOSTI E SPROPORZIONE – MANCATA OMOLOGAZIONE DELL'IMPIANTO DI RILEVAZIONE T-RED

Vero che, a seguito delle modifiche recate all'art. 201 C.d.S., tramite l'introduzione:

- del comma 1-ter - che prevede che nell'ipotesi di attraversamento di un incrocio con il semaforo rosso non è necessaria la presenza degli organi di polizia stradale «qualora l'accertamento avvenga mediante rilievo con apposite apparecchiature debitamente omologate»;
- e della lettera g-bis) nel comma 1-bis - che esclude la necessità della contestazione immediata quando l'accertamento delle violazioni di cui (per quanto qui rileva) all'art. 146, avvenga per mezzo di appositi dispositivi o apparecchiature di rilevamento;

la giurisprudenza ha ritenuto che i documentatori fotografici delle infrazioni commesse alle intersezioni regolate da semaforo, ove **omologati** e «utilizzati nel rispetto delle prescrizioni riguardanti le modalità di installazione e di ripresa delle infrazioni», siano divenuti idonei a funzionare anche in modalità completamente automatica, senza la presenza degli agenti di polizia.

La previsione della contestazione differita e dell'accertamento a mezzo di apparecchi di rilevamento automatico, tuttavia, **integra ancora un'eccezione alla regola generale** posta dagli artt. 200 C.d.S. e 14 L. 689/1981, che necessita di specifica regolamentazione.

Ai sensi dell'art. 45 del Codice della Strada, i dispositivi destinati all'accertamento automatico delle violazioni devono essere preventivamente omologati secondo procedure tecniche dettagliate da decreti ministeriali attuativi.

Sentenza (n. 365 del 26.04.2021) del Giudice di Pace di Torino cancella, ancora una volta, la multa applicata ad un automobilista passato al semaforo con il rosso in quanto l'apparecchiatura di rilevazione risultava soltanto approvata e non omologata.

L'omologazione è la conclusione di un procedimento tecnico eseguito dal Ministero dello Sviluppo Economico con il quale il Ministero, esaminando il prototipo di un'apparecchiatura del genere di quelle delle quali si parla qui, ne accerta l'efficacia ed il corretto funzionamento in base alle norme vigenti tanto da autorizzarne la riproduzione in serie ai fini della commercializzazione. Le verifiche tecniche devono portare a stabilire, senza equivoci, che la fotografia scattata dà tutte le informazioni occorrenti per rappresentare una prova con valore legale. Concludono i Giudici: "Non può essere posto in dubbio che debbano considerarsi fonti di prova esclusivamente le risultanze di apparecchi debitamente omologati dal Ministero dello Sviluppo Economico".

D'altro canto, anche la Corte costituzionale (sent. n. 113/2015) ha affermato che soltanto l'omologazione conferisce affidabilità alla rilevazione in quanto salvaguarda interessi pubblici (la sicurezza della circolazione e la garanzia dell'ordine pubblico) e privati (la tutela dell'integrità fisica dei cittadini).

L'approvazione è un procedimento assai più semplice che non richiede la rispondenza dell'apparecchiatura a determinate caratteristiche ritenute fondamentali o a particolari prescrizioni previste dalle norme. Conseguentemente, le rilevazioni dell'apparecchiatura non possono costituire una prova legale.

ooooo

SULLA LEGITTIMAZIONE ATTIVA DEL COMITATO SI ROTATORIA NO T-RED SAN LORENZO

Per quanto riguarda la legittimazione ad agire dei Comitati, per costante giurisprudenza (Cons. St., Sez. IV, 19 febbraio 2010 n.1001; Sez. VI, 13 settembre 2010 n. 6554 e 23 marzo 2011 n.3107; Sez. V, 22 marzo 2012 n.1640; Sez. III, 8 agosto 2012 n.4532), è riconosciuta ai Comitati spontanei allorquando venga dimostrato *“un collegamento stabile con il territorio ove (il comitato) svolge l'attività di tutela degli interessi stessi”* e di avere svolto una

“attività... protratta nel tempo” e quindi di non esistere soltanto “in funzione della impugnazione di singoli atti e provvedimenti

TAR Toscana Sez. II n. 915 del 27 maggio 2016.

È altresì ammesso il ricorso collettivo; infatti, per costante giurisprudenza (Cons. St., Sez. VI; 18 febbraio 2015 n.831; Sez. III, 20 maggio 2014 n.2581; Sez. IV, 29 dicembre 2011 n.6990; Sez. III, 21 marzo 2016 n. 1120) il ricorso collettivo, ossia presentato da una pluralità di soggetti con un unico atto, è ammissibile nel caso in cui sussistano, congiuntamente, il requisiti dell'identità di situazioni sostanziali e processuali e il requisito dell'assenza di un conflitto di interessi tra le parti.

Nel caso di specie, il Comitato SI ROTATORIA NO T-RED SAN LORENZO, nato oltre un anno fa ha costantemente seguito, tutelato i vari interessi dei cittadini di Bastia Umbra ed in particolare dei cittadini di San Lorenzo, non ha soltanto tutelato gli stessi dinanzi l'Autorità giudiziaria per l'annullamento dei verbali elevati ma si è fatta portatrice degli interessi dei cittadini nella realizzazione della Rotatoria, chiedendo ed ottenendo la partecipazione attiva alla Conferenza di Servizi sorta in riferimento alla succitata realizzazione.

Ha altresì prodotto ed inoltrato all'Amministrazione proprie osservazioni tecniche, chiedendone il vaglio e l'inserimento nella procedura.

ooooo

DOMANDA CAUTELARE – RICHIESTA DI SOSPENSIVA DELLA DELIBERA di GIUNTA COMUNALE n. 297 del 06-11-2025 avente ad oggetto: “Sistema di rilevazione delle infrazioni semaforiche in Via Höchberg intersezione Via Atene direzione S. Maria degli Angeli e Via delle Nazioni intersezione Via Atene direzione Perugia, del capoluogo comunale - Riattivazione controlli infrazioni” (17-11-2025 Periodo inizio pubblicazione 02-12-2025 periodo fine pubblicazione 27-11-2025 Data di esecutività)

Sussistono i presupposti del **fumus boni iuris**, per le gravi illegittimità sopra evidenziate, nonché del **periculum in mora**, atteso che l'attivazione del sistema comporta l'irrogazione continua di sanzioni amministrative fondate su un atto illegittimo.

Ribadiamo che la delibera di giunta si reputa illegittima in quanto viziata da eccesso di potere per i motivi sopra detti. Ma v'è di più.

La riattivazione del sistema di rilevazione T-red comporterebbe in caso di elevazione di infrazioni di possibili quanto probabili ricorsi atteso che tra l'altro, come ben a conoscenza dell'Amministrazione, lo strumento de quo è totalmente privo di OMOLOGAZIONE requisito necessario sia per le strumentazioni autovelox che per le strumentazioni T-red come ormai pacificamente acclarato dalla Giurisprudenza che continua in maniera unanime a statuire in conformità a quanto sopra detto.

Ciò esporrebbe l'Amministrazione, e la cittadinanza tutta ad un ulteriore e gravoso danno economico. Danno che si va a sommare al cospicuo danno già perpetrato dall'Amministrazione nella precedente, disastrosa gestione dello strumento di rilevazione de quo.

Si chiede pertanto la **sospensione dell'efficacia** della delibera impugnata nelle more del giudizio.

ooooo

CONCLUSIONI

Per tutti i motivi sopra esposti,

il ricorrente chiede che il Tribunale Amministrativo Regionale adito voglia:

1. accogliere il presente ricorso;

per l'effetto,

2. **annullare la DELIBERA di GIUNTA COMUNALE n. 297 del 06-11-2025 avente ad oggetto: "Sistema di rilevazione delle infrazioni semaforiche in Via Höchberg intersezione Via Atene direzione S. Maria degli Angeli e Via delle Nazioni intersezione Via Atene direzione Perugia, del capoluogo comunale - Riattivazione controlli infrazioni"** (17-11-2025 Periodo inizio pubblicazione 02-12-2025 periodo fine pubblicazione 27-11-2025 Data di esecutività) **nonché ogni atto presupposto, connesso e conseguente;**
3. concedere la sospensione cautelare dell'efficacia del provvedimento impugnato;
4. con vittoria di spese, diritti e onorari di giudizio.

Si allegano:

- PROCURA alle liti

1. delibera di giunta comunale n. 297 del 06-11-2025
2. determinazione n. 619 del 11-08-2023
3. determinazione n. 851 del 14-11-2023
4. determinazione n. 1005 del 27-12-2023
5. determinazione n. 608 del 23-08-2024
6. determinazione n. 724 del 01-10-2024
7. determinazione n. 950 del 11-12-2024
8. determinazione n. 36 del 09-01-2025
9. determinazione n. 333 del 14-04-2025
10. dgc n. 159 del 21-05-2025
11. determinazione n. 447 del 23-05-2025
12. determinazione n. 518 del 20-06-2025
13. determinazione n. 660 del 08-08-2025
14. Statuto e atto costitutivo Comitato Si rotatoria No T-Red San Lorenzo;
15. Petizione per spegnimento t-red
16. Diffide Avv. Malfetta
17. Cronaca locale
18. Copia di uno dei ricorsi al Giudice di Pace avverso verbali T-Red
19. Copia deduzioni del Comune
20. Copia Sentenza Dott.ssa Cristiani

Ai sensi dell'art. 6 bis del D.P.R. 30/05/2002, n. 115, il contributo unificato dovuto è pari ad euro 650,00.

Perugia, 19 Gennaio 2026

Avv. Katuscia Malfetta

