

IL NOTIZIARIO ASSOSEGNALETICA

www.assosegnaletica.it - www.segnaleticatemporanea.it

**ASSOSEGNALETICA - ASSOCIAZIONE ITALIANA SEGNALETICA STRADALE, FEDERATA ANIMA/
CONFINDUSTRIA HA SEMPRE MOLTE IDEE DA SVILUPPARE PER VIVERE DA PROTAGONISTA
L'EVOLUZIONE DEL SETTORE E SOSTENERE LE ESIGENZE DEL COMPARTO NEI TAVOLI DECISIONALI.
SEGUENDO GLI AGGIORNAMENTI SULL'ATTIVITÀ ASSOCIATIVA
ATTRAVERSO QUESTE PAGINE E IL SITO ISTITUZIONALE, SCOPRIRETE L'IMPORTANZA
E L'UTILITÀ DI TALE OPERATO PER IL MERCATO E GLI UTENTI DELLA STRADA**

MANUTENZIONE ORDINARIA E SICUREZZA STRADALE: UN BINOMIO IMPRESCINDIBILE

Questo il messaggio di Paolo Mazzoni Consigliere Delegato ai Rapporti Istituzionali Assosegnaletica, intervenuto al Convegno organizzato dal Consiglio di indirizzo di Vigilanza INAIL nell'Ottobre 2019 a Milano con la partecipazione - tra i tanti autorevoli Relatori - del Direttore Generale per la Sicurezza Stradale del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (Giovanni Lanati), del Prefetto di Milano (Renato Saccone).

Riportiamo di seguito un estratto della relazione Assosegnaletica per l'attualità del tema. Il rilancio dell'Italia ai tempi del Covid-19 non potrà prescindere da investimenti nelle infrastrutture, con particolare attenzione alla sicurezza stradale nei Comuni, Province e Città Metropolitane.



Il Codice della Strada ¹ contiene una Norma molto semplice in virtù della quale tutti gli Enti proprietari delle strade dovrebbero avere un catasto segnaletico ². L'ANAS già da tempo lo ha attuato, ma è importante che anche i Comuni, le Province e le Città Metropolitane lo implementino.

Il catasto della segnaletica stradale è una necessità, ancorché un obbligo per la manutenzione ordinaria. Molti segnali andrebbero rimossi, perché vetusti od obsoleti. Talvolta indicano percorsi neanche più esistenti. In altri casi, vi è conflittualità tra segnali vecchi e nuovi.

COSA PREVEDE IL CODICE DELLA STRADA CON RIFERIMENTO ALLA MANUTENZIONE

Nel 1992 il Legislatore ha deciso di finanziarla - invece che con i trasferimenti dallo Stato agli Enti Pubblici Territoriali proprietari delle strade - con i proventi derivanti dalle sanzioni pecuniarie alle infrazioni al Codice della Strada ³. Il 50% delle multe deve essere speso per la sicurezza stradale.

Dal 1992 al 2010 ciò è avvenuto di rado, specie per gli Enti locali. Nel 2010, la Legge 29 Luglio 2010, n° 120,

di modifica al Codice della Strada, ripropone la stessa formula, ma prevedendo una specifica destinazione d'uso, per la quale il 12,5% dei proventi derivanti dalle sanzioni pecuniarie per infrazioni al Codice della Strada dovrebbe andare a finanziare la manutenzione ordinaria della segnaletica. Quindi, ogni 100 Euro incassati, un Comune, ad esempio, dovrebbe prendere 12 Euro e riparare e manutere i segnali che, è opportuno ricordare, hanno una durata limitata che si attesta tra i sette e i dieci anni. Il 60% del parco segnaletico in Italia non è conforme alla Legge. La situazione si sta aggravando sempre di più perché gli Enti locali impiegano poche risorse per la manutenzione.



¹ Codice della Strada, approvato con Decreto Legislativo 30 Aprile 1992, n° 285.

² Articolo 13, comma 6, del Codice della Strada.

³ Articolo 208 del Codice della Strada.



3. Alcuni dei Relatori del Convegno: da sinistra, Giovanni Luciano (Presidente CIV di INAIL), Giovanni Lanati (Direttore Generale per la Sicurezza Stradale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), Roberto Campisi (Comandante del Compartimento Polizia Stradale di Milano), Paolo Mazzoni (Consigliere Delegato Rapporti istituzionali di Assosegnaletica), Roberto Mastrangelo (Responsabile Gestione Rete di ANAS SpA) e Renato Saccone (Prefetto di Milano)

Vi sono anche inchieste giornalistiche a testimoniare. Come, ad esempio, quella che il mensile Quattroruote del 2015, situazione peraltro peggiorata nel corso degli ultimi anni. Consultando i bilanci pubblicati dagli Enti, emerge che le risorse vengono impiegate ad esempio per pagare gli straordinari dei vigili urbani, voce non contemplata nella sicurezza stradale, oppure per acquistare i proiettili delle pistole dei vigili urbani, ovvero per risolvere il problema del randagismo, o per l'acquisto di lampadine.

L'inchiesta della Giornalista Nicoletta Cottone, pubblicata su "Il Sole 24 Ore", dal titolo "Multe bancomat dei Comuni: incassati 1,7 miliardi" (nel 2017) conferma che è un malcostume che prosegue. Le ragioni sono da imputarsi anche all'installazione degli Autovelox, perché è vero che la velocità e l'uso dello smartphone alla guida sono e saranno sempre i nemici



4. Altri Relatori del Convegno: da sinistra, Mauro Coltorti (Presidente della Commissione Lavori pubblici e Comunicazioni del Senato), Francesca Puglisi (Sottosegretaria Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali), Angelo Colombini (Segretario Confederale di CISL), Fabio Pontrandolfi (Confindustria), Barbara Gatto (CNA), Matteo Castiglioni (Direttore Operation e Coordinamento Territoriale di ANAS SpA) e Davide Colombo (Giornalista de "Il Sole 24 Ore")

principali da combattere, però è necessario che le strade vengano messe in sicurezza. Questa indagine è estremamente importante, perché mostra come siano in aumento gli incassi derivanti dalle multe, ma al contempo siano in calo le spese per i lavori pubblici e per la manutenzione stradale.

In un altro articolo di stampa emerge come, nella Capitale, il caos della segnaletica sia tra le piaghe della città. Ben 8.469 incidenti stradali nel 2018 sono stati causati dalla mancata manutenzione della segnaletica stradale. La percentuale degli incidenti dovuti esclusivamente alla scarsa manutenzione dei cartelli stradali è del 33%.

Il problema della segnaletica sarà molto più evidente nel futuro quando si realizzeranno le cosiddette Smart Road, vale a dire strade intelligenti sulle quali avverrà una comunicazione e un'interconnessione con (e tra) i veicoli che le percorrono. Perché uno degli elementi di sicurezza delle future Smart Road sarà sicuramente la segnaletica.

È stata avanzata una proposta di modifica al Codice della Strada volta a superare il vincolo della destinazione d'uso attualmente previsto per la sicurezza stradale. La traduzione di questa proposta è riassumibile in quattro punti. Ogni Comune deciderebbe come spendere il totale dei proventi derivanti dalle multe senza più alcun vincolo di destinazione. La sicurezza stradale non sarebbe più di fatto materia concorrente tra Stato ed Ente locale perché l'Ente locale avrebbe diritto di scegliere dove mettere un segnale verticale, ad esempio, anche se, occorre ricordarlo, ha anche il dovere di mantenerlo. I Comuni potrebbero validare tra le voci di spesa tutto quello che già oggi fanno, come, ad esempio, spese previdenziali e straordinari dei vigili urbani, benzina auto, telefono, illuminazione, randagismo, cura del verde, proiettili, materiale informatico, ecc.. La rimozione dei vincoli di destinazione è ovviamente finalizzata ad eliminare i rilievi della corte dei conti su come vengono distratti i soldi delle multe.

In termini di morti per milioni di abitanti (dati al 2018), negli Stati membri dell'Unione Europea (a 28). L'Italia si colloca al di sotto della media europea.

Le immagini di malasegnaletica raccolte con il Concorso fotografico #ScattailSegnale, promosso da Assosegnaletica in collaborazione con Konsumer nel 2019, confermano che lo stato della manutenzione in Italia è pessimo ancora oggi.



CINQUE BUONE RAGIONI PER INVESTIRE IN SEGNALETICA STRADALE

Sono almeno cinque le ragioni per investire nella segnaletica :

- perché l'Italia è lontana dall'obiettivo di dimezzare in dieci anni il numero di incidenti stradali;
- perché una segnaletica in buono stato è fondamentale per il pieno sviluppo delle Smart Road;
- perché ad Ottobre 2019 è stata adottata una Direttiva europea che fissa criteri stringenti per la manutenzione e le caratteristiche tecniche della segnaletica presente sulle strade degli Stati membri ⁴;
- perché darebbe linfa alla filiera industriale che rappresenta Assosegnaletica e che dà lavoro ad oltre 10.000 addetti per la sostituzione e/o manutenzione della segnaletica stradale;
- perché la sostituzione dei segnali stradali potrebbe attivare un processo virtuoso, non solo in termini di riduzione di incidenti, ma attiverebbe anche un processo virtuoso di economia circolare attraverso il recupero e il riciclo dei materiali ferrosi e dell'alluminio.



6. (photo credit: www.trnews.it)

PROPOSTA ASSOSEGNALETICA: "ROTTAMA IL SEGNALE"

"Rottama il segnale" è la proposta di Assosegnaletica che prevede un piano triennale di rottamazione della segnaletica con focus al primo anno sulla segnaletica prioritaria per la sicurezza degli utenti della strada (ad esempio, segnali di precedenza, di divieto e di obbligo), al secondo anno sulla rottamazione dei segnali di indicazione, di direzione obbligatoria e della segnaletica secondaria e al terzo anno sulla rottamazione della restante segnaletica e sulla manutenzione ordinaria. ■

⁽¹⁾ Association Manager di ASSOSEGNALETICA

⁴ Direttiva 2019/1936/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio 23 Ottobre 2019 recante modificazione della Direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali.