

# IL NOTIZIARIO ASSOSEGNALETICA

[www.assosegnaletica.it](http://www.assosegnaletica.it) - [www.segnaleticatemporanea.it](http://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**

## **DIAMO UNA SVOLTA ALLA SEGNALETICA STRADALE: CATASTO DIGITALE, ROTTAMAZIONE DEI SEGNALI, SEGNALETICA ORIZZONTALE INNOVATIVA**

Da oltre 20 anni, la sicurezza stradale in Italia è uno dei temi più discussi sia in Parlamento che in altre sedi istituzionali, ma in concreto sino ad oggi si è intervenuti prevalentemente sull'inasprimento delle sanzioni a carico dei conducenti e sulle revisioni dei veicoli.

Se da un lato l'industria è sempre più focalizzata sulla sicurezza stradale dei veicoli che produce, di contro - sulla maggior parte delle nostre strade e autostrade - la parola "manutenzione" e il suo relativo "controllo" sono state relegate in fondo a una lista di priorità sempre più in emergenza economica, con un conseguente innalzamento della rischiosità intrinseca dell'infrastruttura stradale.



1. (photo credit: Vlad Fonsark da Pexels)

Di fatto, uno degli elementi di sicurezza più trascurato è proprio la segnaletica stradale che - su base nazionale - ha raggiunto percentuali di difformità dal Codice della Strada oramai superiori al 60% nella segnaletica verticale: in Italia, oltre un cartello su due è di fatto "fuorilegge" e oltre il 90% della segnaletica orizzontale - per la verità non sempre presente - è ben al di sotto dagli standard minimi imposti dalla Direttiva UE 2019/1936 del Parlamento Europeo e del Consiglio, che modifica la Direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali fissando criteri stringenti per la manutenzione e le caratteristiche tecniche della segnaletica presente sulle strade degli Stati membri.

Con una segnaletica stradale in queste condizioni, la famosa "guida autonoma" sarà un vero miraggio con conseguenze e ricadute sul Sistema Paese oggi neanche immaginabili.

Il turismo in Europa nel prossimo decennio prevede sviluppi principalmente in Paesi che avranno infrastrutture sicure e adeguate al progresso tecnologico oggi richiesto e l'Italia non è sicuramente tra le prime della classe.

## **COSA PROPONE ASSOSEGNALETICA PER DARE UNA SVOLTA ALLA SEGNALETICA STRADALE, DA SEMPRE CONSIDERATA LA CENERENTOLA DEGLI APPALTI?**

Lo abbiamo chiesto al Consigliere con delega ai rapporti istituzionali, Paolo Mazzoni, che partecipa attivamente ai lavori della Consulta del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili in rappresentanza di ANIMA Confindustria e che ha fornito una chiara sintesi, di cui esponiamo i concetti salienti nel seguente elenco:

1. creare a livello centrale presso il MIMS un database digitale aggiornato del patrimonio segnaletico delle nostre strade e autostrade. Una buona prassi europea è il modello olandese;
2. obbligare gli Enti proprietari delle strade a istituire un Catasto sempre aggiornato e puntuale su tutti i segnali stradali di loro

competenza compatibile e aggregabile con il database nazionale (AINOP). La Legge impone già agli Enti gestori di istituire un Catasto (Codice della Strada, art. 13, comma 6 "Norme per la costruzione e la gestione delle strade"), obbligo che non lascia spazio a dubbi dopo il parere dell'allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 28 Ottobre 2019 (si veda il "Notiziario Assosegnaletica" sul "Strade & Autostrade" n° 139 Gennaio/Febbraio 2020 a pag. 232). Peraltro è responsabilità degli Enti proprietari di strade l'applicazione dei criteri di "economicità ed efficacia" (Legge n° 241/1990, art. 1 e ss.mm.ii., art. 14 del Codice);

3. ottenere dagli Enti gestori piani di segnalamento congrui e coerenti con quanto prevede il Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada, art. 77, commi 2 e 3;
4. fornire ad ANSFISA un utile strumento per attività ispettiva di supervisione e controllo della segnaletica stradale delle infrastrutture stradali e autostradali;
5. rottamare in tre anni tutti i segnali verticali "non a norma", partendo il primo anno dalla segnaletica più importante per la sicurezza stradale (pericolo, precedenza, ecc.) e recuperando importanti quantità di alluminio e ferro da riciclare (modello COREPLA per la plastica); i cartelli obsoleti dovranno essere sostituiti con segnali di nuova generazione, nei quali le microsfere di vetro sono rimpiazzate da microprismi che aumentano la rifrangenza, garantiscono una visione grandangolare e allungano il ciclo di vita a circa 12 anni. Oltre a essere visibile all'occhio umano, il cartello del futuro dovrà esserlo anche per gli ADAS, attraverso codici a barre, QR Code o infrarossi. Inoltre, dovrà dialogare con le auto. La rottamazione va fatta adesso o altrimenti, tra quattro o cinque anni, non saremo pronti nemmeno per il livello 3 della guida autonoma;



2. Paolo Mazzoni, Consigliere di Assosegnaletica



3. (photo credit: Ryutaru Tsukata da Pexels)

6. dotare le nostre strade di segnaletica orizzontale innovativa. Con le gare al massimo ribasso e il conseguente utilizzo di materiali scadenti, dopo appena tre o quattro mesi dalla posa - un anno al massimo - strisce e scritte non rispettano più i valori minimi d'uso di rifrangenza e di luminosità indicati dalla Direttiva europea. Nella Direttiva, con la Norma UNI EN 1436 il Ministero si limita a consigliare, per evitare di mettere l'Italia fuorilegge. Il risultato è una situazione catastrofica, con la quale ogni automobilista ha imparato a convivere e che però, oggi, non può più essere ignorata. La diffusione degli ADAS e, in un futuro più o meno lontano, dei veicoli senza conducente impone infatti cambiamenti radicali. Perché i sistemi avanzati di assistenza al guidatore - e a maggior ragione i driverless vehicle - hanno bisogno di un sistema chiuso, come quello ferroviario. In altre parole, le strisce devono diventare i binari che "chiudono" la rete stradale. Per questo i segnali orizzontali, contrariamente a quanto indicato attualmente dal Codice della Strada, dovranno prevalere rispetto a quelli verticali. Prima, però, è necessario cambiarne le caratteristiche. Le microsfere di vetro utilizzate attualmente nelle vernici hanno un basso indice di rifrazione già sotto un velo di pioggia. Inoltre, si usano velocemente, poiché frantumate dagli pneumatici. E se non riescono a leggere la strada, gli ADAS diventano inutili, se non pericolosi. Aggiungendo delle microsfere di ceramica, le migliori rifrangenza e luminosità così ottenute rendono la segnaletica visibile anche agli algoritmi. Utilizzate da una ventina d'anni nei preformati - però piuttosto costosi - dovranno essere applicate anche alle vernici. È un passo da fare. Dopodiché, bisognerà programmare la manutenzione per mantenerne l'efficienza.

Per informazioni sullo stato della segnaletica stradale in Italia si rimanda al Concorso #scattailsegnale promosso da Assosegnaletica in collaborazione con l'Associazione dei Consumatori Konusmer Italia e all'indagine 2020 curata da Automobil Club Milano.



(1) Association Manager di Assosegnaletica