

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**

"BUCHE" DI BILANCIO, CATASTO STRADALE E ADEGUATA PROGETTAZIONE DELLA SEGNALETICA: I 1.000 VOLTI (DISATTESI) DEL CODICE DELLA STRADA

Come noto, la destinazione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie spettanti agli Enti territoriali per le violazioni previste dal Codice della Strada è regolato dall'art. 208, commi 4, lettere b) e c), e 5-bis, del Decreto Legislativo 30 Aprile 1992, n° 285 (il famosissimo, quanto spesso disatteso, "Nuovo Codice della Strada").

Una quota pari al 50% dei proventi spettanti agli Enti di cui al secondo periodo del comma 1 è anche da destinarsi, in misura non inferiore a un quarto della quota, a interventi di

sostituzione, ammodernamento, potenziamento, messa a norma e manutenzione della segnaletica delle strade di proprietà dell'Ente. Piccola o grande che sia.

Le premesse sembrano buone per gli automobilisti e i motociclisti, ma anche per ciclisti e pedoni, che impegnano quotidianamente le nostre arterie locali o sovracomunali in tutta Italia e considerato che ogni anno le Amministrazioni incassano oltre 3 miliardi di Euro in sanzioni legate al Codice della Strada, ci aspetteremmo quantomeno di incontrare sulle nostre strade una segnaletica verticale ed orizzontale degna del suo nome, innanzitutto a norma, ovvero chiara, inequivocabile, adeguatamente collocata rispetto agli andamenti plano-altimetrici delle strade e coerente con i volumi di traffico e la incidentalità delle

arterie: in poche parole, "ben progettata e in linea con gli schemi segnaletici vigenti e le esigenze viabilistiche nonché ben posizionata e costantemente mantenuta".

Ma soprattutto ben leggibile, sia al semplice occhio umano che ai sistemi di rilevamento della guida autonoma, spesso ingannati da segnaletica orizzontale non mantenuta (o addirittura assente) o realizzata con materiali non in grado di offrire adeguata riflettanza e durabilità nel tempo.

Lo stesso dicasi per la segnaletica verticale, le cui pellicole - garantite per sette-dieci anni, a seconda del livello prestazionale - sono soggette a un naturale fenomeno di invecchiamento e scolorimento con progressiva perdita del potere di risposta luminosa, se non sopravvengono ulteriori danneggiamenti dovuti ad incidenti o ammaloramenti di altra natura (corrosione, vandalismo, ecc..).

Il naturale decadimento delle prestazioni della segnaletica dovrebbe essere monitorato costan-



1A e 1B. Due delle foto che hanno vinto il Concorso #Scattailsegnale 2019/2020

temente ed inserito in un più ampio scenario di censimento del patrimonio e delle pertinenze stradali di ciascun Ente, sia per consentire una programmazione degli interventi nel medio lungo periodo (con relative previsioni di spesa), sia per il semplice quanto dovuto rispetto delle previsioni normative vigenti che impongono agli Enti proprietari di strade, di "istituire e tenere aggiornata la cartografia, il Catasto delle strade e delle loro pertinenze", in conformità alle prescrizioni ministeriali del D.M. 01/06/2001", così come anche richiamato dal art. 13 comma 6 del Codice della Strada.

Questo "inventario" obbliga di fatto tutti i Gestori a organizzare e catalogare le informazioni relative alla "rete stradale in gestione e le relative pertinenze" e se realizzato in maniera completa e puntuale, permette di monitorare con opportuni "indici", anche il progressivo degrado di tutti gli "elementi funzionali" del sistema stradale in gestione (ivi incluso i fenomeni di invecchiamento della segnaletica verticale e orizzontale), consentendo di programmare gli investimenti in maniera sostenibile, garantendo e giustificando da ultimo, in maniera trasparente, anche il flusso finanziario che conseguentemente si genera dai proventi delle sanzioni, e il cui destino è - come detto - opportunamente normato e convogliato, almeno in parte, a necessari interventi manutentivi periodici, straordinari o ordinari che siano, a tutela della sicurezza stradale.

L'obbligo di rendicontazione da parte delle Amministrazioni per quanto riguarda i proventi delle multe (cogente anche in caso di proventi delle sanzioni pari a zero) risulta spesso disatteso da almeno un terzo degli Enti, vuoi per dimenticanza, vuoi per ritardo nella comunicazione dei dati al Ministero competente, mentre la Corte dei Conti si è già espressa evidenziando che spetta al singolo Comune, nella sua piena discrezionalità e responsabilità, la valutazione dell'inerenza delle singole voci di spesa e tipologie di beni rispetto agli obiettivi di potenziamen-



2.

to dei servizi di controllo previsti dall'art. 208, comma 5-bis.

Sempre la Corte de Conti evidenzia che affinché sia rispettato il vincolo di destinazione dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie, ciò che rileva è l'inquadramento dell'acquisto in un progetto di potenziamento dei servizi di controllo finalizzati alla sicurezza urbana e alla sicurezza stradale.

È chiaro, pertanto, che le specifiche voci di spesa da dedicare al mantenimento delle "pertinenze" stradali di proprietà non possono prescindere da una conoscenza da parte degli stessi Enti locali destinatari dei provvedimenti di legge, del reale stato di consistenza del patrimonio in gestione.

Difatti, la domanda è davvero semplice:

"Come posso programmare le spese se non conosco a priori quali sono le reali necessità?".



4.



3.

Una corretta gestione delle pertinenze stradali, con particolare riferimento alla segnaletica, passa pertanto attraverso queste tre parole chiave:

- censimento patrimoniale (da realizzarsi attraverso il catasto stradale);
- mirata progettazione degli schemi segnaletici con piena armonizzazione rispetto alle esigenze viabilistiche puntuali, i volumi di traffico, l'incidentalità e le innovazioni tecnologiche legate alla guida autonoma;
- destinazione dei proventi delle sanzioni ai sensi di Legge.

Tre voci legate indissolubilmente con un sottile filo e che non possono che essere sviluppate congiuntamente da parte degli Enti per una gestione coerente e in sicurezza delle strade che percorriamo tutti i giorni. ■

Il presente contributo è stato redatto con la collaborazione di Federico Lucarelli, Area Tecnica di Anima Confindustria

⁽¹⁾ Association Manager di Assosegnaletica