

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**

L'INTELLIGENT SPEED ASSISTANCE DIVENTA OBBLIGATORIO, MA È COMPROMESSO DALLA SEGNALETICA STRADALE NON CONFORME

Il Regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 novembre 2019, noto come Regolamento sulla sicurezza dei veicoli, ha introdotto per le autovetture l'obbligo di dotazione di una serie di ADAS (Advanced Driver Assistance Systems), sistemi elettronici che supportano il guidatore di un veicolo in situazioni che possono riguardare sia la normale guida sia situazioni di pericolo o emergenza. Il Regolamento prevede norme più severe in materia di sinistri stradali e stabilisce le più recenti tecnologie di sicurezza che devono essere incluse nei nuovi veicoli. Secondo quanto comunicato

dalla Commissione europea, "Le nuove misure di sicurezza contribuiranno a proteggere meglio passeggeri, pedoni e ciclisti in tutta l'UE, salvando presumibilmente oltre 25.000 vite umane ed evitando almeno 140.000 feriti gravi entro il 2038". Una delle novità introdotte è legata al mese di Luglio 2024, quando diventerà obbligatoria, per tutte le nuove auto immatricolate, la dotazione del limitatore intelligente di velocità (ISA), un sistema che dovrebbe rilevare i limiti di velocità vigenti sulla strada in cui si sta viaggiando e confrontarli con la velocità dell'auto. Il sistema funziona grazie a una telecamera frontale che riconosce la segnaletica e ha il compito di avvisare il conducente con segnali visivi e acustici in caso di superamento degli stessi.





Come è ovvio, il corretto funzionamento del dispositivo dipende strettamente dalla qualità e dalla leggibilità della segnaletica stradale. Tuttavia, come evidenziato da un'inchiesta pubblicata da Quattroruote sul fascicolo di Febbraio, la tecnologia deve confrontarsi con un diffuso caos nella segnaletica che confonde le telecamere delle vetture e quindi i sistemi di controllo intelligente dei limiti.

Quattroruote ha effettuato dei test per valutare il funzionamento dell'ISA, prendendo sei modelli già equipaggiati del sistema e mettendoli alla prova su un circuito di 40 chilometri, composto da diverse situazioni viarie: tangenziale, superstrada, strade comunali extraurbane, centri abitati. Il quadro evidenziato dai test non è positivo. Il mensile, in un articolo del 31 Gennaio, parla di "Uno stato disastroso della segnaletica italiana". Ecco quanto è emerso: "Sul percorso di prova, abbiamo contato trentadue variazioni di velocità, vale a dire un segnale ogni 1.265 metri in media. In alcuni tratti, però, la densità è superiore: fino a quattro limiti diversi in poche centinaia di metri, senza giustificazioni apparenti. E poi cartelli storti, consumati, coperti da altri pannelli, e avvisi di cantiere lasciati lì anche a lavori ultimati. Un caos diffuso che mette in crisi le telecamere delle vetture. E quando, in prospettiva, i sistemi di bordo non si limiteranno a suonare (fastidiosamente) a ogni variazione di limiti ballerini, ma vi adegueranno automaticamente la velocità, che cosa succederà? Il rischio tamponamento, nelle condizioni attuali dell'infrastruttura, è assai più che probabile".

Secondo Assosegnaletica, in Italia ormai la segnaletica stradale ha raggiunto percentuali di difformità dal Codice della Strada superiori al 60% nella segnaletica verticale e di oltre l'80% nella segnaletica orizzontale. L'Associazione sostiene da sempre la necessità impellente di intervenire sullo stato della segnaletica, come elemento cruciale per la sicurezza stradale. Lo studio effettuato da Quattroruote ha messo ulteriormente l'accento sull'urgenza di questo problema, anche alla luce delle nuove tecnologie, come l'ISA, che a breve saranno presenti su tutti i veicoli.

In una memoria depositata alla Camera dei Deputati, Assosegnaletica ha delineato proposte e obiettivi da raggiungere nel breve e lungo termine. Tra i molti punti sottolineati, l'Associazione ritiene indispensabile che venga rispettato il principio previsto dal Codice della Strada secondo cui il 50% dei proventi contravvenzionali sia destinato alla sicurezza stradale e in particolare la quota di 1/4 di questo 50% sia destinata alla manutenzione della segnaletica stradale. Oltre a questo, è prioritario fare rispettare la rendicontazione annuale obbligatoria da inviare al Ministero dell'Interno per le dovute verifiche al fine di evitare che queste risorse economiche destinate alla manutenzione della segnaletica stradale siano utilizzate per altre voci di bilancio. L'Associazione propone poi le seguenti misure da realizzare nei prossimi due/tre anni:

- creare a livello centrale un catasto digitale aggiornato del patrimonio per la segnaletica orizzontale e verticale delle nostre strade e autostrade al fine di attuare indirizzo e controllo sugli enti proprietari delle strade;
- obbligare gli Enti proprietari delle strade a istituire il proprio Catasto Digitale sempre aggiornato e puntuale (come già previsto dal Codice della Strada art. 13) su tutto il parco segnaletico di loro competenza compatibile e aggregabile con quello nazionale;
- richiedere e far aggiornare Piani di Segnalamento congrui e coerenti con quanto prevede il Codice della Strada;
- rottamare in tre anni tutti i segnali verticali "non a norma" partendo il primo anno dalla segnaletica più importante per la sicurezza stradale (Segnaletica di Prescrizione e Pericolo). A valle della rottamazione si potrebbero inoltre attivare circuiti di riciclo dei materiali ferrosi e di alluminio;
- rifacimento della segnaletica orizzontale con materiali più performanti, innovativi e soprattutto visibili anche sul bagnato e resistenti all'usura per evitare continui cantieri mobili sulle strade urbane e extraurbane, per rendere più sicure e visibili le piste ciclabili e gli attraversamenti pedonali. ■

⁽¹⁾ Area comunicazione Anima Confindustria/Assosegnaletica

