

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

INTERVENIRE SULLA SEGNALETICA PER GARANTIRE LA SICUREZZA STRADALE: LE PROPOSTE PRESENTATE DA ASSOSEGNALETICA IN SENATO NELL'AMBITO DELLA RIFORMA DEL CODICE DELLA STRADA

Nell'ottica dell'implementazione della sicurezza stradale, la segnaletica riveste un ruolo di primaria importanza nel settore della mobilità. Gli interventi sul suo miglioramento e la sua manutenzione sono poi tra i più rapidi, efficaci ed economici tra le misure percorribili per la messa in sicurezza dell'infrastruttura viaria, con benefici immediati.

Come Associazione di riferimento per le Imprese del settore segnaletica stradale verticale e orizzontale, Assosegnaletica, federata ad Anima Confindustria, ha presentato le proprie istanze durante un'audizione informale presso la 8ª Commissione del Senato della Repubblica nell'ambito dell'esame del disegno di Legge n° 1086 (Codice della Strada).

UTILIZZO SPECIFICO DELLE MULTE PER FINANZIARE "VERAMENTE" LA SICUREZZA STRADALE

La prima proposta dell'Associazione riguarda la riformulazione attuata dalla Commissione Trasporti della Camera di alcuni emendamenti trasversali sulla destinazione dei proventi delle sanzioni per le infrazioni al Codice della Strada. La nuova formulazione rappresenta un vero e proprio passo indietro, in quanto potrebbe comportare una rischiosa riapertura sull'utilizzo delle multe da destinare alla sicurezza stradale e sulle vigenti soglie minime di destinazione di questi proventi.

Va ricordato, infatti, che il Codice della Strada, per garantire e migliorare la sicurezza stradale, impone agli Enti proprietari delle strade una forma di autofinanziamento chiedendo loro di riservare almeno una quota pari al 50% dei loro proventi contravvenzionali per le principali dotazioni tecniche di sicurezza presenti sulle strade di competenza.

A Legislazione vigente, una porzione non inferiore a un quarto di tale quota deve essere obbligatoriamente destinata a inter-



1. Un momento dell'audizione

venti di sostituzione, di ammodernamento, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione della segnaletica delle strade di proprietà dell'Ente; un vincolo che non viene rispettato, e molto spesso appositamente non rendicontato: infatti, queste risorse economiche vengono parzialmente o totalmente distratte dalle finalità originarie, per sostenere le esigenze di spesa più disparate, lontane dalla finalità della sicurezza stradale. Ogni emergenza di bilancio viene quasi sempre tamponata spostando arbitrariamente le risorse economiche che sarebbero per Legge destinate alla sicurezza stradale.

Assosegnaletica propone quindi che il criterio direttivo venga integrato, indicando che in sede di esercizio della delega debbano essere quanto meno conservate, se non addirittura aumentate, le quote attualmente vincolate dal Codice della Strada. L'Associazione, inoltre, evidenzia la necessità di dedicare maggior attenzione alle categorie più esposte tra i fruitori della strada, attraverso una segnaletica dedicata più visibile e distinta, in conformità con il modello europeo. In particolare, si propone l'individuazione e l'installazione dei segnali stradali con fondo fluoro-rifrangente, da apporre obbligatoriamente nelle strade situate nelle vicinanze dei plessi scolastici, alle intersezioni tra strade urbane e piste ciclabili, e nelle zone 30.



2. Segnaletica fluororifrangente usata in Europa per "utenza debole"

IL CATASTO DIGITALE DELLA SEGNALETICA STRADALE

A monte della gestione inefficace della manutenzione della segnaletica stradale, vi è la mancanza di dati puntuali e aggiornati necessari per valutare le reali necessità di intervento sul segnalamento delle strade. Non conoscere lo stato di salute della segnaletica stradale sul proprio territorio giustifica, di fatto, la distrazione delle risorse economiche vincolate alla manutenzione.

La conoscenza e il monitoraggio costante dello stato della segnaletica stradale costituiscono invece un punto di partenza irrinunciabile per l'adeguatezza e l'eshaustività dei successivi interventi manutentivi.

Si rende pertanto necessario un adeguato investimento economico in attività di censimento della segnaletica, che si concretizzi nella realizzazione di un catasto digitale della segnaletica stradale, gestito a livello ministeriale, all'interno del quale possano convergere i dati inseriti dai comuni e, in generale, degli Enti gestori delle strade, sulle condizioni della segnaletica di propria competenza.

A tal fine, una quota dei proventi delle sanzioni per la violazione del Codice della Strada dovrebbe essere destinata agli stessi Enti gestori per le attività volte all'implementazione di propri sistemi di registrazione e aggiornamento dei dati sulla segnaletica, che siano complessivamente convogliati nel catasto ministeriale.

Assosegnaletica avanza pertanto le seguenti proposte:

1. creare a livello centrale presso il MIT un catasto digitale aggiornato del patrimonio per la segnaletica orizzontale e verticale delle strade e autostrade;
2. utilizzare a tal fine la piattaforma collegata all'Archivio Informativo delle Opere Pubbliche (AINOP);
3. mantenere l'obbligo per Enti proprietari delle strade con popolazione superiore a 10.000 abitanti di istituire il proprio catasto della segnaletica stradale in versione digitale e sempre aggiornato e puntuale su tutto il parco segnaletico di loro competenza, compatibile e aggregabile con quello Nazionale, fornendo loro le risorse necessarie per l'implementazione di tali sistemi attraverso la destinazione a tali fini di parte delle risorse derivanti dalle sanzioni per la violazione del Codice della Strada;
4. richiedere e far aggiornare Piani di Segnalamento congrui e coerenti con quanto prevede il Codice della Strada;
5. rottamare tutti i segnali verticali "non a norma" partendo dalla segnaletica più importante per la sicurezza stradale,

i cosiddetti "segnali salvavita" (pericolo, precedenza, limiti di velocità, ecc.), con conseguente rifacimento della segnaletica orizzontale con materiali più innovativi, performanti e soprattutto visibili anche sul bagnato e resistenti all'usura.

IL MIGLIORAMENTO DELLA VISIBILITÀ NOTTURNA DEI MEZZI M2 ED M3 ADIBITI AL TRASPORTO DI PERSONE

La proposta ha l'obiettivo di introdurre disposizioni, tra i principi e criteri direttivi da osservare per l'adozione dei decreti legislativi delegati, che prevedano l'installazione, anche sui mezzi adibiti al trasporto collettivo di persone di categoria M2 ed M3, di dispositivi per la segnalazione della sagoma (cosiddette strisce segnaletiche retroriflettenti).

La disposizione si rende necessaria per garantire una maggior sicurezza nella circolazione dei mezzi pesanti adibiti al trasporto di persone, di categoria M2 e M3, a tutela sia dei soggetti trasportati che degli utenti deboli della strada, in particolare dei ciclisti. Si rimanda, in tal senso, all'analoga previsione che è stata introdotta con successo per i mezzi pesanti adibiti al trasporto merci superiori alle 3,5 t, per i quali era stato introdotto l'obbligo di installazione delle strisce retroriflettenti per la segnalazione dei veicoli lunghi e pesanti e dei loro rimorchi che ha sortito ottimi risultati e che hanno fatto dell'Italia un modello tanto efficace da essere esteso a tutti i Paesi europei. La proposta andrebbe poi a percorrere quanto già contenuto in un ordine del giorno presentato in prima lettura alla CD e accolto come raccomandazione, che ha impegnato il Governo a "[...] valutare l'opportunità di prevedere che, nell'emanazione dei decreti legislativi previsti dell'art. 35, nell'ambito dell'osservanza dei principi e dei criteri direttivi indicati dal comma 3, siano introdotte disposizioni finalizzate all'installazione obbligatoria di segnali e dispositivi retroriflettenti, per la segnalazione della sagoma dei mezzi pesanti, anche di nuova immatricolazione, adibiti al trasporto collettivo di persone di categoria M2 ed M3, solo in caso di percorrenza di strade extraurbane ed autostrade".

Il presente contributo è stato predisposto grazie alla collaborazione della Dott.ssa Elena Prous

⁽¹⁾ Association Manager di Assosegnaletica



3. La sagoma rifrangente laterale di un veicolo M3 per il trasporto di persone (photo credit: Ernesto Eslava da Pixabay)