

Audizione informale presso 8<sup>a</sup> COMMISSIONE del SENATO DELLA REPUBBLICA  
nell'ambito dell'esame del disegno di legge n. 1086 (Codice della strada)

## MEMORIA E PROPOSTE ASSOSEGNALETICA

**Assosegnaletica** è l'Associazione di categoria, aderente a Confindustria, fondata all'interno della Federazione delle Associazioni Nazionali dell'Industria Meccanica Varia e Affine (**ANIMA Confindustria Meccanica Varia**), che costituisce il principale punto di riferimento di rappresentanza per le **imprese del settore segnaletica stradale**. Nata nel 2006 dalla necessità delle imprese di avere un referente istituzionale specifico e organizzato, accoglie al suo interno non solo produttori, ma anche operatori che si occupano dell'installazione e della manutenzione di segnaletica verticale e orizzontale.

La segnaletica stradale è quindi uno dei 34 comparti della **meccanica ANIMA**, che tutela e rappresenta **1.000 aziende** con un **fatturato complessivo di 48,5 Miliardi di euro**. Il settore, includendo l'indotto, impiega più di 10.000 addetti e le imprese associate sono più di 40, con impianti presenti su tutto il territorio nazionale.

### Il ruolo e lo stato di salute della segnaletica stradale in Italia

La segnaletica stradale riveste un ruolo di primaria importanza nel settore della mobilità.

In primo luogo, essa **contribuisce a ridurre i rischi dell'incidentalità stradale**.

In secondo luogo, agevola il turismo sul territorio ed è fondamentale per la guida assistita / autonoma.

Gli interventi sulla segnaletica sono poi tra i più rapidi, efficaci e meno costosi nell'ambito di quelli per la messa in sicurezza dell'infrastruttura viaria, configurandosi come un investimento caratterizzato da un **rapporto ottimale tra costi sostenuti e benefici immediati in termini di sicurezza**.

A tali considerazioni fa tuttavia da contraltare la **reale condizione della segnaletica in Italia**, che risulta essere una delle dotazioni di sicurezza stradale più trascurate, avendo raggiunto percentuali di **difformità dal Codice della Strada su base nazionale ormai superiori al 60% per la segnaletica verticale** (oltre un cartello su due in Italia è di fatto "fuorilegge") e **oltre l'80% della segnaletica orizzontale** al di sotto degli standard minimi imposti dalle normative europee. Il buono stato della segnaletica costituisce un **presidio irrinunciabile della sicurezza**, anche in considerazione dell'**ottimo rapporto costi/benefici** e date la rapidità e l'economicità degli interventi di manutenzione della segnaletica.



## 1^ proposta : Utilizzo specifico delle multe per finanziare la sicurezza stradale

Nel corso dell'esame in prima lettura presso la Commissione Trasporti della Camera, alcuni emendamenti trasversali che avevano ad oggetto la **destinazione dei proventi delle sanzioni per le infrazioni al Codice della strada** sono stati riformulati un'unica proposta, approvata dalla Commissione e confluita nella delega complessiva di cui all'art. 35 dell'attuale testo all'esame di questa Commissione del Senato. La nuova formulazione ha demandato la **revisione della disciplina in materia di destinazione delle entrate derivanti dalle sanzioni per violazioni del codice della strada ad un successivo decreto legislativo, nell'ambito della delega conferita al Governo dall'art. 35 del Disegno di legge.**

Alla lettera *f*) punto 5) del comma 3, che definisce i principi e criteri direttivi della delega si legge, per quanto di interesse:

*5) la revisione della disciplina in materia di destinazione delle entrate derivanti dalle sanzioni per violazioni del codice della strada, tenuto conto anche degli esiti delle relazioni predisposte dagli enti locali sulla destinazione dei proventi delle sanzioni derivanti dalla violazione dei limiti di velocità, al fine di assicurarne l'utilizzo prioritario per gli interventi destinati alla riduzione dei pericoli derivanti dalla circolazione stradale;...*

In tal senso, si evidenzia come la formulazione del punto 5) della lett. *f*) della delega è da considerarsi un incomprensibile **“passo indietro”**, in quanto finisce per comportare - una volta che verrà il momento del suo esercizio - una pericolosa riapertura sull'utilizzo delle multe da destinare alla sicurezza stradale e sulle già vigenti soglie minime di destinazione di questi proventi , soprattutto per quanto attiene alle quote destinate alla manutenzione delle dotazioni tecniche di sicurezza della strada tra le quali ricade anche segnaletica stradale.

Le norme del Codice della strada che si andrebbero a riconsiderare rappresentano infatti l'unico presidio oggi disponibile a garanzia del corretto utilizzo delle risorse per fini di sicurezza stradale. L'art. 208 del Codice della strada, al comma 4 riserva, infatti, **a scopi di sicurezza stradale il 50 per cento dei proventi** delle sanzioni derivanti dalle infrazioni accertate da funzionari delle regioni, delle province e dei comuni. Inoltre, una **porzione non inferiore a un quarto** di tale quota deve essere - a legislazione vigente - obbligatoriamente destinata **a interventi di sostituzione, di ammodernamento, di potenziamento, di messa a norma e di manutenzione della segnaletica** delle strade di proprietà dell'ente.

A ciò si aggiunga che i vincoli di destinazione, nonostante siano precisi e previsti per legge, sono già oggi spesso interpretati in senso “molto estensivo”.

**Capita infatti che queste risorse economiche vengano parzialmente o totalmente distratte dalle finalità originarie, per sostenere le esigenze di spesa più disparate**, assolutamente lontane dalla finalità della sicurezza stradale, dando adito infatti spesso a molti interventi della Corte dei Conti.

Il fenomeno della distrazione dei proventi delle contravvenzioni e della mancata rendicontazione è talmente di uso comune che è stato portato all'attenzione dell'opinione pubblica anche attraverso accurate indagini TV ( **Mi manda Rai 3** ), articoli su prestigiose **Riviste di settore ( Quattroruote )** e da molti accessi agli atti presso importanti Comuni Metropolitan da parte delle **Associazioni Vittime della Strada** .

Assosegnaletica avanza perciò la proposta che il criterio direttivo di cui al punto 5) venga integrato, indicando che in sede di esercizio della delega debbano essere quantomeno tenute ferme le quote attualmente vincolate da parte dell'art. 208 del Codice della strada, ovvero il 50 per cento dei proventi delle sanzioni ad interventi di sicurezza stradale, con una porzione non inferiore a un quarto di tale quota da destinarsi alla segnaletica stradale. Sarebbe pertanto opportuno riformulare la delega, tenendo almeno ferme le quote minime già definite a legislazione vigente.

In tale contesto, ed in luce dell'importanza rivestita da una corretta installazione e manutenzione della segnaletica stradale, la destinazione di quota parte dei proventi derivanti dalle sanzioni amministrative ad interventi a ciò finalizzati consente agli enti locali di **migliorare e introdurre una segnaletica più visibile anche con riferimento all'utenza debole**, su un modello già in uso in tutta Europa, che ha ampiamente dimostrato la sua efficacia nella riduzione dei sinistri.



Assosegnaletica evidenzia quindi la necessità di dedicare maggior attenzione alle categorie più esposte tra i fruitori della strada, attraverso una segnaletica più visibile e distinta dedicata specificamente all'utenza debole, 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 e alle intersezioni tra strade urbane e piste ciclabili e nelle zone 30

## 2^ proposta : il catasto digitale della segnaletica stradale

La ragione principale dell'inefficacia della gestione della manutenzione della segnaletica stradale, oltre alla distrazione dei proventi delle multe su altre voci di spesa come precedentemente illustrato, è sicuramente la mancanza di dati puntuali ed aggiornati per valutare le reali necessità di intervento sul segnalamento delle strade.

In tal senso, la conoscenza effettiva ed il monitoraggio costante dello stato della segnaletica stradale, costituiscono 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 sia finalizzato all'indagine di stato, efficacia e validità della stessa.

Tale investimento si concretizza 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:

- Creare a livello centrale presso il MIT un CATASTO DIGITALE aggiornato del patrimonio per la segnaletica orizzontale e verticale delle strade e autostrade, al fine di attuare indirizzo e controllo sugli enti proprietari delle strade, che possa essere alimentato proprio dai dati da questi immessi.
- Potrebbe a tal fine esser utilizzata la piattaforma collegata all'Archivio Informatico delle Opere Pubbliche (AINOP).
- Mantenere l'obbligo per enti proprietari delle strade con popolazione superiore a 10.000 abitanti ad istituire il proprio Catasto della segnaletica stradale in versione Digitale e sempre aggiornato e puntuale (come previsto dal CdS art. 13) su tutto il parco segnaletico di loro competenza compatibile e aggregabile con quello Nazionale (Esempio AINOP), 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.
- Richiedere e far aggiornare Piani di Segnalamento congrui e coerenti con quanto prevede il Codice della Strada (necessario in relazione alle norme Europee che da Luglio 2022 prevedono sulle macchine nuove l'installazione del sistema ISA, il limitatore intelligente di velocità che legge la segnaletica stradale e del sistema LKA per il mantenimento della corsia per la guida autonoma).
- Rottamare tutti i segnali verticali "non a norma" partendo il primo anno dalla segnaletica più importante per la sicurezza stradale (pericolo, precedenza, limiti di velocità, etc.), con conseguente rifacimento della segnaletica orizzontale con materiali più innovativi, performanti 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.

### 3^ proposta : miglioramento visibilità notturna dei mezzi M2 ed M3 adibiti al trasporto di persone

La proposta ha l'obiettivo di **introdurre, tra i principi e criteri direttivi** da osservare per l'adozione dei decreti legislativi delegati, l'introduzione di disposizioni 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 (cd. strisce segnaletiche retroriflettenti).

La modifica andrebbe a confluire nell'ambito della delega prevista all'art. 35 del Disegno di legge in discussione, recante la delega al Governo per la revisione e il riordino della disciplina concernente la motorizzazione e la circolazione stradale.

La disposizione si rende necessaria per garantire una **maggior sicurezza nella circolazione dei mezzi pesanti adibiti al trasporto di persone, di categoria M2 ed M3**, a tutela sia dei soggetti trasportati che degli utenti deboli della strada, in particolare dei ciclisti. Si rimanda, in tal senso, all'**analogha previsione che è stata introdotta per i mezzi pesanti adibiti al trasporto merci superiori alle 3,5 tonnellate**, 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 previsione si pone peraltro in piena sintonia con gli obiettivi delineati dal **Piano nazionale della sicurezza stradale 2030**, che pone particolare enfasi sull'impatto della circolazione dei veicoli pesanti sulla sicurezza stradale dell'utenza più vulnerabile, specialmente nelle città. La proposta andrebbe poi a percorrere quanto già contenuto in un ordine del giorno presentato in prima lettura ed accolto come raccomandazione, che ha impegnato il Governo a:

- *“valutare l'opportunità di prevedere che, nell'emanazione dei decreti legislativi previsti dall'articolo 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 (9/1435-A/9 Cangiario, Russo)”.*

L'auspicio è che già in seconda lettura si possa riconsiderare l'argomento, introducendo espressamente la delega al Governo, finalizzata alla successiva adozione di Decreti legislativi che impongano e normino l'installazione delle strisce retroriflettenti sui veicoli M2 ed M3.

