

Federazione ANIMA

Osservazioni DL Infrastrutture (A.C. 3278)

Federazione ANIMA - Confindustria Meccanica Varia - è l'organizzazione industriale di categoria del sistema Confindustria che rappresenta le aziende della meccanica. La Federazione conta più di 1.000 aziende associate, tra le più qualificate nei rispettivi settori produttivi: L'industria meccanica italiana è un settore che occupa 220.400 addetti per un fatturato a fine 2020 di oltre 44,5 miliardi di euro e una quota export/fatturato del 57,2%.

Come Federazione della Meccanica Varia e Affine all'interno di ANIMA Confindustria sono presenti 30 diverse associazioni di carattere verticale che identificano un'importante parte della filiera industriale italiana coinvolta nella fornitura e sub-fornitura di prodotti, servizi e tecnologie in molti ambiti, dall'edilizia alle infrastrutture dalla movimentazione e logistica alla produzione alimentare; dalla produzione di energia a quella industriale, oltre alle tecnologie per la sicurezza e per l'ambiente.

Assosegnaletica - Assosegnaletica è l'Associazione italiana della segnaletica stradale che rappresenta i produttori e gli operatori attivi nell'installazione e nella manutenzione di segnaletica verticale e orizzontale. Tra i 34 comparti aderenti a Federazione ANIMA, Assosegnaletica rappresenta 41 aziende associate e un comparto che, includendo l'indotto, impiega più di 10.000 addetti.

Le proposte in materia di segnaletica stradale

Il DL Infrastrutture interviene su molte materie di interesse, tra cui la sicurezza stradale, tuttavia senza intervenire in materia di segnaletica stradale, un fattore determinante nel contribuire a tutelare gli utenti della strada.

Da oltre vent'anni la sicurezza stradale in Italia è uno dei temi centrali nel dibattito di policy. Tuttavia, i recenti interventi normativi in materia hanno interessato principalmente l'inasprimento delle sanzioni a carico dei conducenti e le revisioni dei veicoli, lasciando pressoché inalterata la normativa in materia di segnaletica stradale.

Anche sul fronte industriale si assiste inoltre a una crescente rilevanza del tema della sicurezza dei veicoli prodotti, che però mal si concilia con la scarsa attenzione rivolta alla manutenzione e al controllo delle infrastrutture stradali.

Questo contesto contribuisce a penalizzare fortemente il settore della segnaletica stradale: oltre il 60% della segnaletica verticale presenta difformità rispetto al Codice della strada, mentre oltre il 90% della

segnaletica orizzontale non è conforme con gli standard minimi imposti dalla normativa europea.

I dati relativi alla segnaletica stradale italiana suggeriscono oltretutto come i prospettati obiettivi del Paese sul tema della guida autonoma risultino difficilmente realizzabili, con conseguenze e ricadute sul sistema-Paese sia dal punto di vista della mobilità che da quello dello sviluppo economico e industriale.

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, tutelando la sicurezza e la salute dell'utenza debole. In secondo luogo, essa fornisce un importante contributo sia al turismo sul territorio e alla riduzione delle componenti inquinanti dei veicoli.

Si noti, inoltre, come gli interventi sulla segnaletica siano tra i più rapidi, efficaci e meno costosi nell'ambito degli interventi di messa in sicurezza dell'infrastruttura viaria. Gli interventi sulla segnaletica stradale si configurano pertanto come un investimento caratterizzato da un rapporto ottimale tra costi sostenuti e benefici in termini di sicurezza.

In luce dell'importanza rivestita da una corretta installazione e manutenzione della segnaletica stradale, Assosegnaletica ha elaborato una serie di proposte, anche al fine di compensare le difformità rispetto al codice della strada e alla normativa comunitaria.

Proposte di breve termine (1 anno)

1. Introdurre una **segnaletica stradale più visibile e distinta dedicata all'utenza debole**, in conformità con il modello europeo. In particolare, si propone l'installazione di segnali su fondo fluororifrangente per le zone limitrofe alle scuole, alle piste ciclabili e alle Zone 30 (*si rimanda alla proposta emendativa in allegato*)
2. Dare piena **attuazione alla normativa comunitaria** in materia di sicurezza stradale, in particolare garantendo l'adozione in tempi brevi della c.d. Direttiva Contromano, in fase di predisposizione da parte del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità Sostenibili.

Proposte di medio termine (2-3 anni)

In considerazione delle opportunità prospettate dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, si propone di impiegare parte delle risorse stanziato dal Piano al fine di intervenire sulla dotazione di segnaletica stradale. A tal fine, uno stanziamento complementare potrebbe essere individuato nei proventi delle sanzioni amministrative. Si propone quindi di stanziare le suddette risorse al fine di:

1. Creare un database presso il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili recante un **censimento del patrimonio segnaletico** di strade e autostrade.
2. Vincolare gli enti proprietari della rete stradale all'istituzione di un **catasto digitale relativo ai segnali stradali** di propria competenza, compatibile e aggregabile con il Data Base Nazionale (Ainop).
3. Prevedere **l'aggiornamento dei Piani di segnalamento** congrui e coerenti con quanto previsto dal Codice della Strada.
4. **Rottamare entro il termine di 3 anni tutti i segnali verticali** non conformi alla normativa vigente, a partire dalla segnaletica di maggior rilievo per la sicurezza stradale (segnali di pericolo, precedenza etc.).
5. Raccomandare l'utilizzo di **materiali innovativi** per la realizzazione della segnaletica orizzontale, visibili anche sul bagnato e resistenti all'usura, anche al fine di evitare cantieri mobili sulle strade.

Proposte normative

Dopo l'articolo 1 inserire i seguenti:

Art. 1-bis.

(Disposizioni urgenti in materia di sicurezza degli utenti vulnerabili della strada)

1. Al fine di migliorare la sicurezza degli utenti vulnerabili della strada, entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, sentite le associazioni nazionali maggiormente rappresentative in materia di segnaletica e sicurezza stradale, sono individuati i segnali verticali di cui all'articolo 39 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, con fondo fluoro rifrangente, da apporre obbligatoriamente nelle strade situate nelle immediate vicinanze dei plessi scolastici e alle intersezioni tra strade urbane e piste ciclabili, finalizzati alla segnalazione almeno dei seguenti elementi:

- a) la presenza di attraversamenti pedonali o ciclabili;
- b) i limiti di velocità vigenti nell'area;
- c) i luoghi frequentati da bambini.

2. Entro due anni dall'entrata in vigore del decreto di cui al comma 1, gli enti proprietari delle strade provvedono all'integrale sostituzione della segnaletica stradale verticale non conforme a quando ivi disposto, attingendo alle risorse finanziarie derivanti dai proventi di cui all'art. 208, comma 4, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Gli enti inadempimenti sono esclusi, nell'anno successivo a quello relativo all'obbligo di apposizione dei segnali di

cui al comma 1, dalla partecipazione ai bandi per l'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale.

Art. 1-ter.

(Disposizioni urgenti in materia di manutenzione e localizzazione della segnaletica stradale)

1. Al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, sono apportate le seguenti modifiche:

a) all'art. 208, dopo il comma 4, è inserito il seguente:

4-bis. Ai fini degli interventi di cui al comma 4, lettera a), l'ente proprietario della strada certifica, nella relazione annuale di cui al comma 12-quater dell'articolo 142, lo stato di conformità alle caratteristiche tecniche indicate dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, dei segnali individuati, con apposito provvedimento dirigenziale del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, come prioritari per la sicurezza dell'utente della strada.

b) all'art. 226, dopo le parole *allo stato tecnico e giuridico della strada*, sono inserite le seguenti: *alla segnaletica stradale installata e alla sua manutenzione.*

Art. 1-quater.

(Fondo per la sostituzione della segnaletica stradale)

1. Al fine di sostenere gli enti proprietari nelle operazioni di sostituzione della segnaletica stradale, presso lo Stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili è istituito un fondo della dotazione di 5 milioni di euro.

2. Il fondo di cui al comma 1 è destinato agli enti proprietari di strade che, dal primo gennaio 2022 al 31 dicembre 2024, abbiano proceduto alla sostituzione alla segnaletica stradale verticale prioritaria per la sicurezza degli utenti, quali i segnali di pericolo o di precedenza, con nuovi segnali rifrangenti e resistenti all'usura, nonché al rifacimento della segnaletica stradale orizzontale con materiali visibili in condizioni meteorologiche avverse.

3. Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, sentita la Conferenza Stato-città ed autonomie locali, sono definite le specifiche tecniche degli interventi ammissibili al finanziamento di cui al comma 1, le modalità di rendicontazione degli interventi e le modalità di erogazione delle risorse stanziato.

4. Agli oneri di cui al presente articolo, si corrisponde a valere sulle risorse del Fondo per le esigenze indifferibili di cui all'articolo 1, comma 199, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

Art. 1-quinquies

(Requisiti minimi della segnaletica orizzontale)

1. Al fine di ottimizzare le misure di sicurezza stradale e di contenere i costi di manutenzione, entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili,

sentite le associazioni nazionali maggiormente rappresentative in materia di segnaletica e sicurezza stradale, sono definiti i requisiti minimi della segnaletica orizzontale stradale, con particolare riferimento a:

- a) innovazione dei materiali;
- b) visibilità sul bagnato;
- c) resistenza all'usura.

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Con l'art. 1-bis, al fine di migliorare la sicurezza degli utenti vulnerabili della strada, viene prevista l'apposizione obbligatoria di segnali stradali verticali con fondo fluororifrangente nelle strade situate nelle immediate vicinanze dei plessi scolastici e alle intersezioni tra strade urbane e piste ciclabili, al fine di segnalare la presenza di attraversamenti pedonali o ciclabili, i limiti di velocità vigenti nell'area e i luoghi frequentati da bambini.

Viene inoltre prevista la successiva sostituzione della segnaletica stradale verticale non conforme da parte degli enti proprietari delle strade, con l'esclusione degli enti inadempienti dalla partecipazione ai bandi per l'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale.

Con l'art. 1-ter si novella il Codice della Strada introducendo l'obbligo in capo all'ente proprietario della strada di certificare, al momento della rendicontazione sull'utilizzo dei proventi da trasmettere da trasmettere annualmente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti mediante apposita relazione, lo stato di conformità alle caratteristiche tecniche previste dal regolamento di applicazione del Codice della Strada (DPR 16 dicembre 1992, n. 495) della segnaletica – sia verticale che orizzontale – appositamente individuata dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Si tratta, nello specifico, dei segnali – sia verticali che orizzontali - di pericolo, di divieto, di precedenza, di obbligo, di preavviso e di direzione. La manutenzione di tali segnali è da ritenersi prioritaria poiché la loro integrità è essenziale per limitare i fattori di rischio per l'incolumità del cittadino utente della strada.

Inoltre, si prevede l'esplicito inserimento dei dati relativi alla segnaletica stradale all'interno dell'archivio nazionale delle strade previsto dall'art. 226 del Codice della Strada.

Con l'art. 1-quater si istituisce un fondo presso il MIMS, con dotazione pari a 5 milioni, finalizzato a sostenere gli enti proprietari nelle operazioni di sostituzione della segnaletica stradale.

Infine, l'articolo 1-quinquies prevede un apposito decreto del MIMS, al fine di garantire requisiti minimi della segnaletica stradale, al fine di garantire l'utilizzo di materiali innovativi e soprattutto visibili sul bagnato, nonché resistenti all'usura, anche per evitare la costituzione quasi quotidiana di cantieri mobili nelle nostre città.