

SENATO

Atto n. 4-09248

Publicato il 2 agosto 2005

Seduta n. 859

TURRONI - Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. –

Premesso che:

in data 12 aprile 2004 il responsabile unità, pianificazione mobilità del comune di Forlì chiedeva un parere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulla legittimità dell'uso di vernici per segnaletica orizzontale integrate con altri colori, come il bianco su sfondo rosso, per visualizzare meglio, sia di giorno che di notte, gli attraversamenti pedonali;

il direttore generale del Dipartimento per i trasporti terrestri del Ministero interrogato, facendo riferimento al fax inviatogli dal comune di Forlì, comunicava che non vi sono norme che vietino colorazioni particolari del manto stradale, per evidenziare tratti di strada o riservare tratti a determinate categorie di utenti (quali aree pedonali, piste ciclabili, ecc.) se la colorazione è eseguita in pasta nel conglomerato;

ciò nonostante l'ufficio competente del Ministero esprimeva parere negativo alla realizzazione di detta segnaletica poiché nessuna informazione circa la migliorata efficienza o qualsiasi beneficio in termini di sicurezza era mai pervenuta all'ufficio stesso da parte di amministrazioni autorizzate alla sperimentazione,

si chiede di sapere:

per quale motivo il Ministero attenda le segnalazioni delle amministrazioni sperimentanti e non si attivi al fine di verificare i risultati di tale sperimentazione dal momento che è lo stesso Ministero a dare l'autorizzazione alla realizzazione della segnaletica sperimentale;

se non ritenga la risposta citata in premessa una dichiarazione meramente burocratica e priva di ogni contatto con la realtà dal momento che ormai la colorazione della segnaletica è largamente utilizzata in moltissime città italiane;

se sia tenuto in considerazione il fatto che sono attualmente utilizzate nelle segnaletiche orizzontali vernici di colore azzurro e giallo, la cui composizione chimica è assolutamente identica a quella bianca, mutando semplicemente il pigmento;

se risulti per caso al Ministro in indirizzo che al mutare dei colori mutino anche le condizioni di aderenza dei veicoli al fondo stradale e se i pigmenti rossi determinino maggiore scivolosità e sdruciolevolezza delle strade;

quali iniziative intenda assumere il Ministro interrogato per assicurare in tutto il territorio nazionale una segnaletica omogenea e maggiormente evidente per gli utenti della strada, individuando anche tutte quelle soluzioni innovative che garantiscano la sicurezza degli utenti più deboli;

se non si ritenga infine contraddittorio che gli organi tecnici del Ministero, pur in assenza di espliciti divieti o di prescrizioni espresse, procedano con pareri negativi che di fatto pongono le amministrazioni locali interpellanti nell'impossibilità di deliberare in merito.

RISPOSTA DEL SOTTOSEGRETARIO TASSONE

L'art. 145 del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada (DPR 495/92), concernente la realizzazione degli attraversamenti pedonali, prescrive che gli stessi vengano evidenziati mediante il tracciamento di strisce bianche parallele alla direzione di marcia dei veicoli; nulla è detto circa la colorazione del fondo stradale. L'art. 88 (comma 2) del citato regolamento prescrive che gli attraversamenti pedonali devono essere presegnalati su strade extraurbane e urbane con limite di velocità superiore ai 50 km/h con l'apposito segnale di pericolo, installato alle distanze prescritte dall'articolo 79, comma 3, del regolamento. Inoltre l'art. 135 (comma 3) del regolamento prescrive che gli attraversamenti pedonali non regolati da impianto semaforico e non in corrispondenza di intersezioni devono essere segnalati anche su strade a senso unico con l'apposito segnale utile per la guida, sempre a doppia faccia, installato in corrispondenza dell'attraversamento, sull'eventuale isola spartitraffico salvagente intermedia oppure al di sopra della carreggiata. Ne consegue che: tutti gli attraversamenti pedonali vanno segnalati con il segnale di cui all'art. 135 (comma 3) del regolamento, tranne quelli regolati da semaforo o in corrispondenza di intersezioni, dal momento che tali situazioni impongono comunque di moderare la velocità ai sensi dell'art. 141 (comma 3) del nuovo codice della strada (DLGS 285/93); sulle strade extraurbane, nonché su quelle urbane con limite di velocità superiore ai 50 km/h ai sensi dell'art. 142 (comma 1) del codice, tutti gli attraversamenti pedonali devono essere preceduti dal segnale di cui all'art. 88 (comma 2) del regolamento. Qualora le segnaletiche, verticale ed orizzontale, risultino realizzate secondo il dettato del regolamento, non sussiste necessità di segnalare ulteriormente gli attraversamenti pedonali con una diversa colorazione del fondo stradale, prassi non dettata da effettive esigenze tecniche. Peraltro nulla vieta di utilizzare varie colorazioni per la pasta del conglomerato, a patto di non alterare né il coefficiente di aderenza né il rapporto di contrasto con il bianco delle strisce che risulta massimizzato con una colorazione scura del fondo stradale. L'impiego sperimentale di vernici da applicare sul manto stradale è stato in passato autorizzato su richiesta di taluni Comuni ma non ha dato i risultati attesi. Giova osservare, infine, che la colorazione della segnaletica orizzontale è stabilita dall'art. 137 del regolamento.

In materia va altresì rilevato che, affinché una sperimentazione risulti significativa, deve durare almeno un anno; in assenza di risultati significativi, o delle relative comunicazioni al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Dipartimento per i trasporti terrestri), l'autorizzazione deve intendersi revocata, e la colorazione originaria deve essere ripristinata. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che autorizza la sperimentazione e ne verifica gli esiti, non può seguire ogni fase della stessa, dato il numero di richieste avanzate e la carenza di organico.

D'altro canto, gli enti proprietari di strade che la consentono sono invece in condizione di seguirla e riferire circa la validità dell'iniziativa e i risultati conseguiti. Il fatto che in diverse realtà si siano adottati colori di fondo i più diversi avvalora la convinzione che non si tratta di un'operazione tecnicamente giustificata e quanto espresso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non può essere considerato una dichiarazione burocratica ma il risultato di una analisi tecnica molto semplice e largamente condivisa dagli esperti del settore: la segnaletica orizzontale è tanto meglio visibile, specie di notte e nelle altre condizioni di scarsa visibilità, quanto maggiore è il rapporto di contrasto con il fondo. Ogni colore diverso dal nero o dal grigio scuro, comunemente utilizzato per le pavimentazioni stradali, riduce il rapporto di contrasto e quindi peggiora la visibilità. Le altre colorazioni di segnaletica orizzontale rispettose delle norme regolamentari non hanno un impiego del tipo di quello di cui si discute e, comunque, è prescritto che debbano avere caratteristiche superficiali tali da garantire l'aderenza delle ruote dei veicoli. Le caratteristiche dei materiali e i colori da impiegare per la segnaletica orizzontale sono espressamente indicati dall'art. 137 (commi 3, 4 e 5); non è possibile impiegare tali materiali per scopi diversi da quelli previsti ai sensi del successivo comma 6. Circa la richiesta di omogeneità della segnaletica, gli enti proprietari di strade sono tenuti ad attenersi, ai sensi dell'art. 5 del codice, alle direttive emanate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in particolare alla direttiva 24 ottobre 2000 «sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica, e criteri per l'installazione e la manutenzione», attualmente in fase di aggiornamento. Si deve infine ricordare che la normativa in materia di sicurezza stradale è di stretta competenza statale e le amministrazioni locali si assumeranno ogni responsabilità derivante da iniziative che non siano debitamente autorizzate da questo Ministero.