

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 QUANTO È IMPORTANTE E UTILE TALE OPERATO PER IL MERCATO E GLI UTENTI DELLA STRADA

SEGNALAMENTO STRADALE: PERCHÉ, COME E CON QUALI RISORSE PRENDERSENE CURA?

Il 28 Marzo scorso il Presidente ASSOSEGNALETICA Rudy Fabbri, intervenuto al Convegno organizzato a Milano da UNI - Ente di Normazione Italiano dal titolo "Novità sulle strade: segnaletica e pavimentazioni", ha fornito un'articolata risposta a molte domande.

Chiamato a rappresentare le esperienze e le esigenze delle Imprese che aderiscono all'Associazione Italiana Segnaletica Stradale federata ANIMA Confindustria Meccanica Varia, il Presidente Fabbri ha spiegato - ad un'ampia platea di operatori, Enti pubblici proprietari e Gestori della rete stradale, Progettisti, Università e Centri di Ricerca - quali criticità riscontrino ogni giorno gli operatori che si occupano della manutenzione delle strade, con specifico riferimento alla segnaletica stradale orizzontale e verticale, ma anche quali strumenti (normativi ed economici) possano essere utilizzati dagli Enti per superarle. Riportiamo di seguito l'intervento al Convegno di ASSOSEGNALETICA, che è seguito a quello di altri importanti protagonisti del mondo della sicurezza stradale tra cui ANAS SpA e AISCAT, chiamati a testimoniare l'esperienza dei Committenti, mentre SITEB per raccontare il lavoro normativo per i materiali stradali bituminosi e sintetici.

1.

NOVITA' SULLE STRADE: SEGNALETICA E PAVIMENTAZIONE

L'esperienza e le esigenze dei produttori.

Milano (UNI), 28 marzo 2018 | Rudy Fabbri Presidente ASSOSEGNALETICA






Novità sulle strade: segnaletica e pavimentazioni
Milano, 28 marzo 2018



PERCHÉ PRENDERSI CURA DEL SEGNALAMENTO STRADALE?

Una segnaletica stradale inadeguata è causa diretta di numerosi sinistri, perché è l'unico elemento dell'infrastruttura che dialoga in modo attivo con l'utenza informandola di pericoli e prescrizioni.



2. La panoramica della sala con alcuni Relatori in prima fila: da sinistra, Rudy Fabbri di ASSOSEGNALETICA, Stefano Ravaoli di SITEB e Antonio Frau con Marcello De Marco del Centro di Ricerca di ANAS SpA

La causa più frequente di incidenti è la distrazione (dati ISTAT 2017: 16,2%), spesso riconducibile a:

- assenza di segnaletica;
- inadeguatezza della stessa rispetto alle condizioni della strada e del traffico;
- sua tardiva o insufficiente percepibilità;
- collocazione irregolare;
- usura dei materiali o mancata manutenzione;
- installazione in condizioni difformi dalle prescrizioni delle Norme.

COME PRENDERSI CURA DEL SEGNALAMENTO STRADALE?

Indicazioni per gli Enti:

- fare il catasto della segnaletica presente sul territorio (utilizzando strumenti di geo-localizzazione);

- approntare un piano di segnalamento stradale (affidandosi a personale altamente qualificato per la progettazione);
- programmare interventi per la messa a norma e il miglioramento della segnaletica;
- scegliere prodotti conformi alle Normative vigenti e nel rispetto delle Leggi.

QUALI CRITICITÀ VENGONO RISCOSE TRATE DALLE IMPRESE DEL SETTORE?

- Utilizzo di segnaletica con simboli o segni non previsti dalle Norme (segnali che non rispondono alla simbologia, alle dimensioni, ai colori e alle forme previste dalle Norme regolamentari), dannoso per la sicurezza della circolazione e per la disciplina del traffico;
- impiego di segnali in situazioni che non ne richiedono l'utilizzo, causa di confusione nell'utente della strada;
- scarsa o assente progettazione del segnalamento stradale, testimoniata dalla scarsa uniformità nei criteri di scelta dei segnali e della loro installazione che si riscontra nelle strade;
- scarsa conoscenza e/o utilizzo di prodotti innovativi;
- mancanza di coordinamento tra pianificazione di interventi di ripavimentazione e interventi di segnaletica stradale, che spesso significa spreco di risorse (per esempio quando si rifà l'asfalto subito dopo aver fatto manutenzione alla segnaletica orizzontale o quando si ignora che la durata/qualità dell'asfalto influisce sugli aspetti prestazionali della segnaletica);
- Bandi di gara non correttamente formulati a scapito della corretta posa e manutenzione di segnaletica stradale di qualità.

- dialogo e condivisione dei tavoli di lavoro normativi su segnaletica stradale e asfalto;
- maggior diffusione presso gli Enti della conoscenza e utilizzo delle linee guida UNI per segnaletica verticale (UNI 11480:2016 "Linea guida per la definizione di requisiti tecnico-funzionali della segnaletica verticale (permanente) in applicazione alla UNI EN 12899-1:2008") e orizzontale (UNI/TR 11670:2017 "Linea guida per la definizione dei requisiti tecnico-funzionali per l'inquadramento delle prestazioni dei diversi prodotti per la segnaletica orizzontale e conseguente loro utilizzo") alla cui stesura ASSOSEGNALETICA ha dato il proprio contributo partecipando attivamente ai tavoli UNI insieme ad esperti di Imprese associate. Con l'occasione, segnaliamo anche altri strumenti curati da ASSOSEGNALETICA per un supporto pratico agli Enti per approvvigionarsi e installare segnaletica stradale: il Manuale di Buona Segnaletica Stradale Verticale; il Manuale interattivo per la Segnaletica da Cantiere e prossimamente il Manuale di Buona Progettazione e Catasto della Segnaletica Stradale. Per maggiori informazioni su tutte le pubblicazioni dell'associazione e il tavolo tecnico ASSOSEGNALETICA che sta lavorando all'ultimo manuale, scrivere a assosegnaletica@anima.it oppure consultare il sito www.assosegnaletica.it.

QUALI RISORSE A DISPOSIZIONE DEGLI ENTI PER UNA CORRETTA MESSA IN OPERA E MANUTENZIONE DELLA SEGNALETICA STRADALE?

Risorse per Province e Città Metropolitane: il Decreto di riparto

Le risorse previste dalla Legge di Bilancio 2018 per il finanziamento degli interventi relativi ai programmi straordinari di manutenzione della rete viaria di province e città metropolitane ammontano complessivamente a 1,62 miliardi di Euro e sono disponibili per gli Enti, come indicato nel Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n° 49 del 16 Febbraio 2018, recante "Finanziamento degli interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione della rete viaria di Province e Città Metropolitane, ai sensi dell'art. 1, commi 1076, 1077 e 1078, della Legge 27 Dicembre 2017, n° 205"

Lo stanziamento di 1,62 miliardi è stato ripartito su un periodo di sei anni, con 120 milioni per il 2018 e 300 milioni di Euro per ciascuno degli anni dal 2019 al 2023.

A provvedere all'erogazione delle risorse a province e città metropolitane, indicate dal Decreto, è la Direzione Generale per le strade e autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali del Ministero, entro il 30 Giugno di ogni anno. Il Decreto disciplina l'utilizzo delle risorse, che non potranno essere utilizzate per realizzare nuove tratte di infrastrutture o interventi non di ambito stradale, ma solo per interventi di progettazione e di adeguamento normativo, miglioramento della sicurezza, percorsi per la tutela di utenti deboli, salvaguardia pubblica incolumità, riduzione dell'inquinamento ambientale, riduzione del rischio da trasporti soprattutto quelli eccezionali, incremento della durabilità e riduzione dei costi, anche grazie alla programmazione pluriennale. Per la ripartizione delle risorse, sono stati applicati i criteri di consistenza della rete viaria

	%	2017	2016	2015	2014	2013
VENDETE BITUMI	-6,8	1.431.000	1.488.000	1.439.000	1.024.000	1.798.000
Bit. Tradizionale	5,1	513.000	518.000	518.000	1.224.000	1.368.000
Bit. Industriale	-13,1	398.000	308.000	338.000	428.000	468.000
Bit. Ossidato	4,3	10.000	25.000	35.000	60.000	85.000
Bit. Modificato	-6,1	188.000	182.000	128.000	398.000	173.000
Bit. e Emulsioni	-11,3	45.000	83.000	44.000	81.000	7000
CONGIUNTI BITUMI	8,9	23.883.000	23.138.000	22.283.000	28.269.000	43.438.000
EMULSIONE BITUMINOSA	-6,7	70.000	75.000	73.000	102.000	120.000
FRESATO	8,1	1.620.000	1.900.000	1.900.000	11.800.000	13.008.000

3. L'intervento di Stefano Ravaioli, Direttore Generale di SITEB

QUALI PROPOSTE (IN AMBITO TECNICO-NORMATIVO) PER UNA CORRETTA MESSA IN OPERA E MANUTENZIONE DELLA SEGNALETICA STRADALE?

- Sviluppo di un manuale di buona prassi per la progettazione della segnaletica (verticale e orizzontale), che possa aiutare gli Enti Gestori della strade a progettare la segnaletica in modo armonico integrato ed efficace, al fine di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione pedonale e veicolare;
- sviluppo di un manuale di buona prassi per la stesura di Capitolati tecnici, che sia di supporto agli Enti per una migliore definizione dei rapporti contrattuali tra Stazioni Appaltanti e Fornitori;

(estensione chilometrica e numero dei veicoli), del tasso di incidentalità, della vulnerabilità rispetto a fenomeni di dissesto idrogeologico, cui sono stati attribuiti specifici parametri. Il monitoraggio sarà effettuato dalla Struttura Tecnica di Missione del MIT, tramite una specifica piattaforma informatica. Nell'ambito della ripartizione, si segnala che la quota prevista per il Sud è il 38%, ossia una percentuale superiore a quella prevista dall'art. 7 del Decreto Legge n° 243/16, convertito con Legge del 27 Febbraio 2017. La certezza delle risorse per sei anni consente agli Enti locali di avviare subito, per il 2018, gli interventi più urgenti e di definire un'adeguata programmazione di altri più profondi interventi da programmare negli anni successivi. Per maggior dettaglio anche sulla modalità di erogazione si rimanda al sito del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti <http://mit.gov.it/comunicazione/news/sicurezza-stradale-ripartizione-risorse-legge-bilancio-2018>. Naturalmente ricordiamo che, oltre alle risorse di cui sopra, gli Enti locali possono provvedere alla manutenzione programmata delle strade utilizzando i proventi delle contravvenzioni (artt. 142 e 208 del Codice della Strada). Per concludere, segnaliamo che in Europa sono stati stanziati circa 30 miliardi fino al 2020 per le infrastrutture, di cui 6,5 per l'Italia, al fine di favorirne il progresso tecnologico. Il processo di trasformazione digitale delle infrastrutture stradali in Italia è regolamentato dal Decreto MIT del 28 Febbraio 2018 recante "Modalità attuative e strumenti operativi della sperimentazione su strada delle soluzioni di Smart Road e di guida connessa e automatica", (si veda "S&A" n° 129 Maggio/Giugno) che per la



rete stradale prevede un adeguamento tecnologico finalizzato a realizzare anche:

- un'opportuna e moderna modalità di rappresentazione cartografica;
- metodologie di gestione e verifica dei dati di progetto, costruzione ed esercizio delle infrastrutture ispirate ai principi del BIM;
- sistemi di monitoraggio orientati alla sicurezza strutturale degli elementi critici componenti le infrastrutture stradali.

Sul futuro della segnaletica stradale e le Smart Road, ASSOSEGNALETICA parlerà più diffusamente in occasione della seconda edizione di ASPHALTICA WORLD, la Manifestazione convegnistica ed espositiva che si terrà a Roma, presso il Salone delle Fontane, dal 25 al 26 Ottobre 2018 nell'ambito della Sessione 3: "Futuro e Smart Road: innovazione delle tecnologie stradali" (Chairman: Prof. Carlo Giavarini, Presidente Onorario di SITEB). ■

⁽¹⁾ Association Manager di Assosegnaletica