

IL CONTROLLO FORMALE DEI SEGNALI STRADALI VERTICALI DA PARTE DEL PERSONALE DI POLIZIA

di Giovanni Fontana (*)

Già pubblicato sulla Rivista “IL CENTAURO”, organo ufficiale della Polizia Stradale

Un recente articolo apparso sul portale www.vigilaresullastrada.it, a firma Stefano Maini, ha stimolato il mio interesse ad elaborare un nuovo articolo inerente talune “responsabilità” della polizia stradale o, per meglio dire, alcuni servizi che questa potrebbe espletare a vantaggio di una migliore e più sicura circolazione stradale.

Nel caso di specie, mi riferisco al controllo “formale” della segnaletica stradale per la quale, come risaputo, in virtù di quanto previsto dall’art. 77, comma 7, del regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada, è previsto che siano fornite indicazioni utili alla valutazione di efficacia delle pellicole retroriflettenti apposte sul supporto del segnale e alla individuazione dei provvedimenti mediante i quali è autorizzata la installazione del segnale stesso.

COSA DICE LA NORMA

L’art. 77 del d.P.R. n. 495 del 1992 (che ad onor del vero, è stato sì modificato dal d.P.R. n. 610 del 1996, ma per parti non rilevanti per quanto diremo) reca le “Norme generali sui segnali verticali”. In particolare, se il comma 5 del precitato articolo vieta l’uso di segnaletica stradale diversa da quella prevista dal regolamento ovvero consentita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il successivo comma 7 (che è anche norma di chiusura del precitato articolo) prevede quanto segue:

“Il retro dei segnali stradali deve essere di colore neutro opaco. Su esso devono essere chiaramente indicati l’ente o l’amministrazione proprietari della strada, il marchio della ditta che ha fabbricato il segnale e l’anno di fabbricazione nonché il numero della autorizzazione concessa dal Ministero dei lavori pubblici alla ditta medesima per la fabbricazione dei segnali stradali. L’insieme delle predette annotazioni non può superare la superficie di 200 cmq. Per i segnali di prescrizione, ad eccezione di quelli utilizzati nei cantieri stradali, devono essere riportati, inoltre, gli estremi dell’ordinanza di apposizione.”

Si deve qui tenere presente che con il d. Lgs. n. 112 del 1998, le funzioni amministrative inerenti il rilascio dell’autorizzazione per la fabbricazione della segnaletica stradale sono state trasferite alle regioni e che al fine di verificare la qualità del segnale stradale, è sufficiente produrre certificazione di qualità del segnale, nei termini indicati nel disciplinare tecnico approvato con d.M. 31 marzo 1995 e succ. modif.

Non si deve qui neppure dimenticare che al comma 6 del più volte citato art. 77 del regolamento suddetto, è inoltre vietato l’abbinamento o l’interferenza di qualsiasi forma di pubblicità con i segnali stradali. È tuttavia consentito l’abbinamento della pubblicità di servizi essenziali per la circolazione stradale, autorizzato dall’ente proprietario della strada, con segnali stradali, nei casi previsti dalle presenti norme.

Dunque, per quello che a noi interessa, ogni segnale stradale deve:

- essere ricompreso, come figura esemplificativa, negli allegati al d.P.R. n. 495 del 1992 e succ. modif. e/o int. ovvero, essere consentito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- deve essere isolato da qualsivoglia forma di pubblicità, al fine di evitare ogni possibile forma di confusione che possa ridurre l’attenzione alla guida, fatta eccezione per i soli servizi essenziali per la circolazione stradale, se ed in quanto autorizzati dall’ente proprietario della strada;
- sul retro del segnale (di colore opaco), devono essere chiaramente indicati:
 - o per i segnali, in generale:

- l'ente o l'amministrazione proprietaria della strada;
- il marchio della ditta che ha fabbricato il segnale e l'anno di fabbricazione;
- *per i segnali di prescrizione (obblighi, divieti, limitazioni e precedenza) e ad eccezione dei segnali temporanei, in particolare:*
 - le medesime informazioni previste per la segnaletica, in generale;
 - gli estremi dell'ordinanza di apposizione.

Ciò non toglie che gli utenti della strada devono comunque rispettare le prescrizioni rese note a mezzo della segnaletica stradale, ancorché in difformità con le altre regole di circolazione (art. 38, comma 2, c.d.s.).

Del resto, l'utente della strada è tenuto a cogliere – come coglie – il contenuto della prescrizione segnaletica (regolarmente raffigurata sulla faccia utile del segnale e non anche su quella opaca, che tale funzione non ha) al cui rispetto è dunque tenuto, non essendo previsto che l'omissione delle indicazioni formali dappoco richiamate, esimano l'utente stesso dall'obbligo di rispettare la prescrizione espressa dal segnale. Quelle indicazioni hanno infatti lo scopo di *consentire agli stessi organi della pubblica amministrazione di controllare la regolarità della fabbricazione e della collocazione del segnale e di rimuovere quelli apposti da soggetti che siano privi del relativo potere o che lo abbiano esercitato in violazione delle disposizioni che ne fissano le modalità di esercizio* (Cass. Civ., Sez. III, 18 maggio 2000, n. 6474).

Scopo, quest'ultimo, che evidenzia uno dei modi di esplicare la funzione di amministrazione attiva dell'ente proprietario della strada, indicata alla lett. c), del comma 1, dell'art. 14 del nuovo codice della strada: l'apposizione e la manutenzione della segnaletica stradale.

Non da meno, impone agli organi di polizia stradale di porre in essere tutte quelle misure di tutela e di controllo della strada indicate alla lett. e), del comma 1, dell'art. 11 del precitato codice.

Alle medesime conclusioni – anzi richiamandole – giunge il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che con proprio parere di prot. 3773 del 9 dicembre 2004 (reperibile sul portale www.piemmenews.it), ricordando che i segnali stradali rendono noti al pubblico il contenuto delle ordinanze di disciplina della circolazione stradale, precisa che la funzione di tali provvedimenti è proprio quella di legittimare la collocazione dei segnali e di fissare termini di decorrenza del provvedimento connesso.

Ciò che più conta, la mancata apposizione degli estremi dell'ordinanza, non costituisce presupposto idoneo a rendere la prescrizione espressa con il linguaggio simbolico del segnalamento, inefficace.

Di converso, laddove il legislatore, dalla mancata apposizione sul segnale degli estremi autorizzativi, ne ha voluto far discernere una vera e propria causa di inefficacia dello stesso, lo ha espressamente indicato, come per i segnali di cui all'art. 120 del Regolamento di esecuzione e di attuazione che al comma 1, lettera e), per i segnali di passo carrabile prevede: " ... la mancata indicazione dell'Ente e degli estremi dell'autorizzazione comporta l'inefficacia del divieto ...".

Se per una volta i tre poteri dello Stato (legislativo, esecutivo e giudiziario) sembrano giungere ad un'unica conclusione e quindi a stabilire la idoneità del segnale stradale verticale sprovvisto delle indicazioni previste all'art. 77, comma 6 del regolamento di esecuzione del nuovo codice della strada, a produrre effetti, a corollario di quanto abbiamo sin qui detto, è opportuno ricordare che quella stessa norma materiale, oltre che a regolamentare nel dettaglio le disposizioni di principio del nuovo codice della strada, tende essenzialmente ad attuarle.

In tal senso, ci vogliamo adesso soffermare su quelli che sono gli obblighi della polizia stradale, in ordine al controllo formale della segnaletica verticale stradale, al fine di contribuire a rendere più sicura la circolazione stradale.

CONTROLLI FORMALI DEI SEGNALI STRADALI

Infatti, val la pena di ricordare che l'art. 1 del codice (principi generali) prevede in modo palese che le norme ed i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della *sicurezza stradale*, perseguendo i seguenti obiettivi:

- ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare;
- migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio;
- migliorare la fluidità della circolazione stradale.

Non da meno, che le considerazioni di natura politica del Ministro dei LL.PP., On. E. Nesi a chiusura della propria 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 manutenzione, palesano giustappunto un principio informatore a cui nessuno dovrebbe derogare, nel preminente interesse pubblico:

“Occorre essere consapevoli che l'impegno non solo dello Stato ma anche di tutti gli Enti competenti in questa opera identifica e testimonia il grado di civiltà della Nazione.”

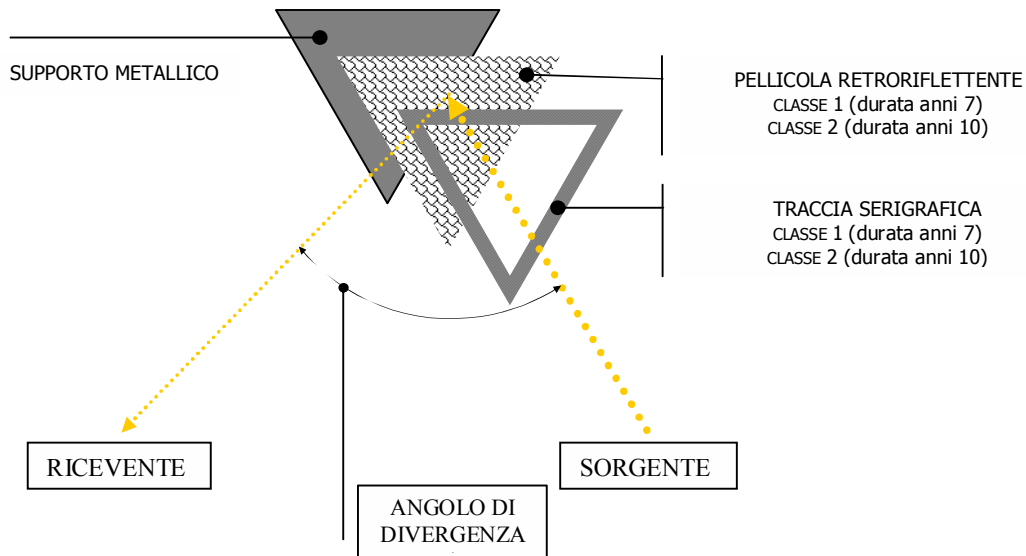
Appare del tutto evidente, infatti, che l'utilizzazione di segnaletica stradale razionale e correlata alle effettive esigenze di segnalamento, può determinare un notevole abbattimento dei relativi costi di acquisto, nonché migliorare l'arredo urbano e – con particolare riferimento ai centri abitati – la vivibilità della città, nonché migliorare la fluidità della circolazione, in conseguenza della migliore visibilità della segnaletica stradale e della riduzione dei tempi di reazione; non da meno ed in funzione di una segnaletica che *comunica* in modo non equivoco le regole della circolazione strada e, soprattutto, fornisce informazioni veramente utili alla guida.

Infine, non è superfluo ricordare, che ad eccezione delle intersezioni con strade locali non asfaltate o di scarsa importanza, la segnaletica di indicazione è obbligatoria, nei termini indicati al comma 7, dell'art. 124 del d.P.R. n. 495 del 1992.

Una delle prime verifiche che è tenuta a fare la polizia stradale, dunque, riguarda la verifica formale del segnale stradale; si tratta cioè di verificare se il segnale stradale oggetto di controllo, reca sul suo retro opacizzato, quelle informazioni elementari indicate all'art. 77, comma 7 del regolamento che, come chiarito dalla Corte di Cassazione hanno lo scopo di:

- controllare la *regolarità della fabbricazione* e della *collocazione* del segnale;
- *rimuovere* quelli apposti da soggetti che siano *privi del relativo potere* o che lo abbiano esercitato in *violazione delle disposizioni* che ne fissano le modalità di esercizio.

Come risaputo, ogni segnale stradale è costituito da un supporto metallico sul quale è adesiva o termoaccoppiata una pellicola retroriflettente, sulla quale è a sua volta tracciata la traccia serigrafica che compone la faccia utile del segnale stradale. La pellicola retroriflettente, per caratteristica costruttiva, è in grado di restituire la maggiore risposta luminosa (in termini di fattore di luminanza), anche per notevoli angoli di divergenza considerati tra la sorgente luminosa (luce del sole di giorno e proiettori di notte) e l'utente della strada che osserva il segnale: tale fattore è tanto maggiore, quanto più è alta la classe di appartenenza della pellicola oggetto di controllo (classe 1, a *normale efficienza*; classe 2, ad *elevata efficienza*).



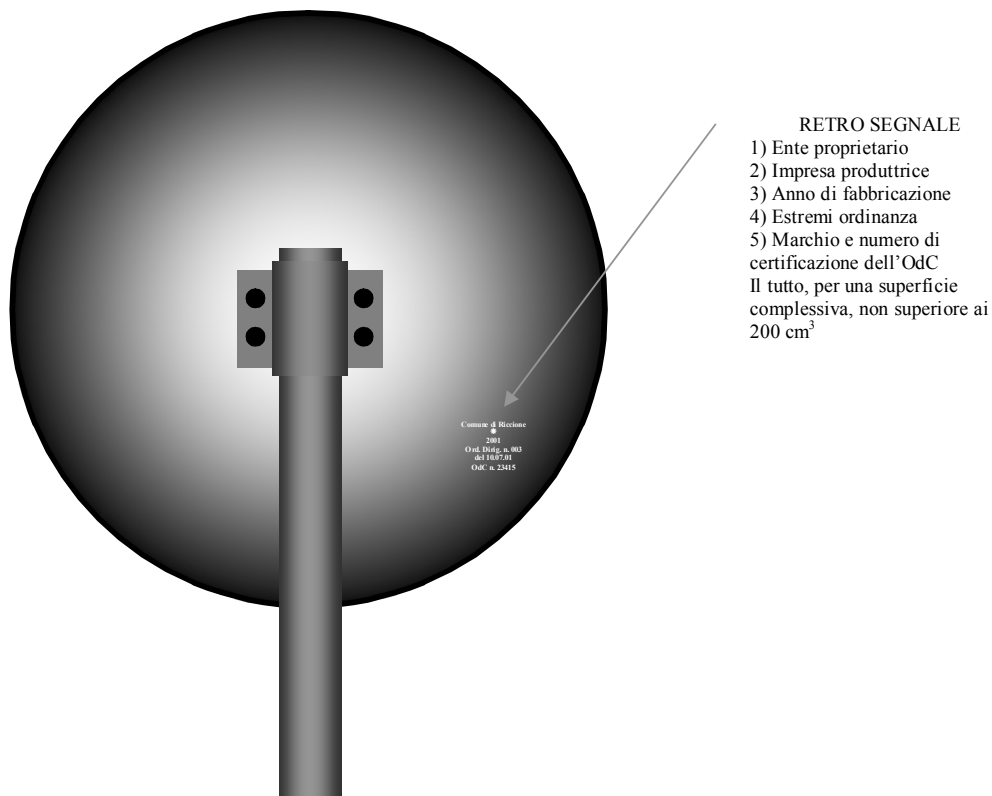
Se la classe di appartenenza della pellicola garantisce normali o elevati fattori di risposta luminosa del segnale stradale, considerato nel suo insieme, ciò è anche presupposto necessario a garantire l'inalterabilità nel tempo di tali caratteristiche: infatti, così come indicato nell'esploso qui riportato, l'appartenenza della pellicola ad una classe, piuttosto che altra, determina pure la durata utile del segnale stradale. L'eventuale perdita di qualità del segnale, ben prima della sua "scadenza" utile, dà infatti luogo ad un evidente inadempimento contrattuale, con obbligo del produttore/fornitore della segnaletica, di sostituire quella inadeguata.

Per quanto si può credere il contrario ed in termini più concreti, un alto fattore di luminanza è rilevante nelle ore diurne e per condizioni meteorologiche avverse: infatti, mentre nelle ore notturne i proiettori illuminano un ben preciso bersaglio ottico, nel quale solitamente ricade il segnale stradale che come tale è reso visibile e quindi distinto dal suo sfondo normalmente non "riflettorato"; nelle ore diurne la luce solare è in grado di illuminare non solo il bersaglio ottico dell'utente della strada, ma tutto il contesto stradale da questo percepibile in funzione della sua velocità assoluta (quanto più alta è la velocità, tanto più ridotto è il campo visivo). E' proprio in questo contesto che un alto fattore di luminanza esalta la risposta luminosa del segnale, tanto da renderlo distinguibile, dunque, percepibile, da tutto il resto.

Questa digressione di natura tecnica, piuttosto che giuridica, per far meglio comprendere che la verifica formale del segnale stradale non è una mera funzione burocratica ma, piuttosto, è idonea a contribuire ad un migliore segnalamento, permettendo la rimozione dei segnali stradali che, in quanto non riflettorati, non sono adeguatamente visibili.

Ma in che cosa consiste questa verifica?

Come già detto, nell'ispezionare il retro del segnale stradale, al fine di acquisire la serie di informazioni richieste dalla norma attuativa del codice, è possibile acquisire le informazioni indicate nell'immagine qui riprodotta.



Il riferimento all'ente proprietario della strada, consente all'organo di polizia stradale di risalire al soggetto giuridico cui è riconosciuto il potere di installare la segnaletica stradale e, con riferimento

a quanto previsto dal nuovo codice della strada e dal relativo regolamento di esecuzione, se questi sia o meno idoneo.

Le indicazioni da riferire alla impresa produttrice di segnaletica stradale, consentiva a quanti interessati di verificare presso l'allora Ministero dei LL.PP. se era stata rilasciata l'autorizzazione di cui all'art. 45, comma 8 del codice e 193 del relativo regolamento di attuazione; ma, come già detto, tale funzione amministrativa è venuta meno, essendo stata attribuita alle regioni, a seguito della emanazione del d. Lgs. n. 112 del 1998. In buona sostanza, l'autorizzazione per la fabbricazione della segnaletica stradale, non è più rilasciabile, mancando il soggetto amministrativo preposto al suo rilascio.

Ciò non toglie l'obbligo per il produttore di segnaletica stradale (quindi, anche per il fornitore, se diverso dal primo) di dimostrare, tramite presentazione di certificato rilasciato da un organismo accreditato (O.d.C.) ai sensi delle norme europee della serie EN 45000 (d.M. 30.12.1997), di avere prodotto il segnale stradale in un regime di qualità rispondente ai criteri ed alle prescrizioni contenute nelle norme europee internazionali EN ISO 9001/2.

Ciò che più conta, secondo quanto previsto dal punto 7 della Circ. Min. LL.PP. n. 3652 del 1998, gli estremi inerenti tale certificazione devono essere apposti sul retro di ogni segnale stradale, oltre a quanto previsto al comma 7, dell'art. 77 del reg. c.d.s., nello stesso spazio previsto di cmq. 200, andando quindi a sostituire in numero di autorizzazione alla produzione di segnaletica stradale.

La mancanza di tale indicazione, è sufficiente ad evidenziare un vizio contrattuale inerente l'acquisto e la posa in opera della segnaletica stradale e determina quelle responsabilità di natura amministrativa o penale, previste dagli artt. 38 e 45 del codice.

Resta evidente, inoltre, che l'eventuale inidoneità del segnale ad essere percepito, identificato e letto come tale, può dare altresì luogo a responsabilità di natura civile, laddove in conseguenza di questo, sia derivato un danno ingiusto. In tal senso, se un'attività di verifica programmatica della segnaletica stradale (c.d. catasto della segnaletica) è auspicabile – se non doverosa – per gli organi di polizia locale delle province e dei comuni e dei relativi uffici tecnici del traffico; la verifica sistematica della stessa dovrebbe essere comunque approntata, in ogni caso di rilievo di sinistro stradale comunque ricollegabile al sistema segnaletico in atto.

L'ultima verifica – ma solo in termini di elencazione – che riguarda le notizie che debbono essere riportate sui segnali stradali di prescrizione, attiene agli estremi della “ordinanza di apposizione”, così come testualmente indicato nella norma.

Il potere di ordinanza dell'organo competente (che coincide con il dirigente o responsabile della struttura burocratica, con riferimento ad ordini meramente esecutori di leggi e regolamenti e al capo dell'amministrazione, per quegli ordini di mero indirizzo politico-amministrativo), deriva, infatti, dall'art. 5, comma 3 del nuovo codice della strada e, con riferimento a quanto previsto dagli artt. 6 e 7 dello stesso codice, è esplicitato mediante l'emanazione di *ordinanze motivate* e reso noto al pubblico, mediante i prescritti segnali.

Si badi bene che anche l'ordinanza di disciplina della circolazione stradale rientra nel novero dei regolamenti amministrativi e, più specificatamente di quei provvedimenti solitamente ad una generalità di persone, che comportano una limitazione dei diritti di ciascuno. Non a caso, l'art. 5 dappoco citato prevede che l'ordinanza sia sempre motivata, al fine di valutare la legittimità della stessa, con riferimento alla valutazione della correttezza dell'esercizio del potere amministrativo.

La motivazione del provvedimento è quindi propedeutica a dimostrare l'esistenza dell'interesse pubblico, evitando con ciò che l'esercizio del potere amministrativo ecceda in quei vizi che possono dal luogo alla annullabilità dell'atto amministrativo.

Anche in questo caso, il controllo programmatico della segnaletica stradale può evidenziare quelle situazioni di abuso – anche prevenendole – che talvolta interessano le amministrazioni locali e si esplicitano nell'apposizione di segnali stradali “di comodo”, finalizzati a garantire meri interessi singolari, o da parte della stessa amministrazione (potendo così dar luogo a gravi responsabilità penali, quali l'abuso d'ufficio) o da parte dei privati; non da meno, l'acquisizione dell'ordinanza di apposizione della segnaletica di prescrizione, in sede di sinistro stradale, può garantire l'adeguato

controllo sulla correttezza dell'agire amministrativo, nonché evidenziare quelle manchevolezze – formali o sostanziali – che possono avere causato o concausato il danno ingiusto derivante da un sinistro stradale.

CONCLUSIONE

Spero di non aver tediato troppo il lettore ma, piuttosto, di avere richiamato la sua, come la nostra attenzione sulla necessità di riappropriarci di funzioni che probabilmente valutiamo secondarie, in quanto coincidenti a meri adempimenti “burocratici”; o, come tal volta accade, ritenendo che certe questioni non possono riguardare la polizia stradale, se non gli enti proprietari della strada o gli stessi utenti della strada, in sede di ricorso (art. 37, comma 3 c.d.s.).

In realtà, queste brevi riflessioni ci portano a conclusioni altre, rispetto a quelle, per così dire, tradizionali.

Ebbene, citando nuovamente l'On. Nesi e la sua Direttiva 24 ottobre 2000, che pare essere appena affiorata dal mare del diritto, per poi essere di nuovo sommersa dai troppi marosi che caratterizzano quello italiano, “gli oltre 6.500 morti annuali ed i circa 4 milioni di incidenti registrati dalle varie compagnie assicuratrici determinano effetti economici di altissimo peso per la comunità nazionale, per cui deve essere *impegno di tutti i soggetti coinvolti adoperarsi per limitarne l'entità e le conseguenze.*”

Forse, questo tipo di impegno “marginale”, se attuato, potrebbe contribuire notevolmente a migliorare non solo il livello di qualità della vita, ma la stessa quantità di vita, in conseguenza della notevole riduzione dei sinistri stradali.

Una scommessa con il tempo, sulla quale varrebbe forse la pena di giocare!

(*) Ufficiale della Polizia Municipale, tecnico del segnalamento, iscritto all'albo dei docenti della Scuola di Polizia Locale dell'Emilia Romagna e Scuola di formazione ISOpOL.