

## RICCIONE E SEGNALE DI CENTRO ABITATO

di Giovanni Fontana (\*)

### *Abstract*

*Per chi, come me, si ritiene uno dei tanti “adepti” dell’Ing. Mazziotta (Funzionario del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e del suo modo di concepire la segnaletica ed il segnalamento, ha suscitato assai scalpore l’articolo estivo pubblicato alla pag. 22 del periodico Gente, di questo giugno.*

*Lì si legge che il Comune di Riccione ha concluso un accordo per una partnership con la Citroen; si dice che l’intera città è stata praticamente affittata per uno spot pubblicitario e persino i cartelli stradali sono stati modificati per riportare in evidenza il nome del prodotto (in questo caso un’automobile da “lanciare”).*

*Iniziative come queste diventeranno frequenti?*

*È domanda alla quale anche noi addetti ai lavori dobbiamo cercare di rispondere: cosa questa che cercheremo di fare, pur tentando di trattenere in noi riflessioni di altro ordine (=opportunità politica) che magari avremo modo di trattare in altra rivista.*

## SEGNALI DI LOCALITÀ E DI LOCALIZZAZIONE

Non so che cosa ci sia di vero in questa citazione giornalistica.

In ogni caso, è l’occasione per ricordarci - ma, perché no, per ricordare - che tra segnali stradali e pubblicità, non deve esistere alcuna commistione.

Certamente, il segnale di “centro abitato” di cui alla fig. II.273 del regolamento di esecuzione del nuovo codice della strada è uno dei segnali di località e di localizzazione di cui all’art. 131, comma 1, lett. a) del regolamento di esecuzione del nuovo codice della strada.

In quanto tale, non solo è un segnale la cui installazione è *obbligatoria*, giacché da utilizzare con lo scopo di indicare l’inizio e la fine del centro abitato (art. 131, comma 2, lett. a) reg. cit.). Vieppiù, perché idoneo ad indicare la zona comunale ove è imposta una velocità non superiore ai 50 km/h ed il divieto di fare uso dei segnali acustici: pertanto, non è necessario aggiungere i due segnali di prescrizione:

- LIMITE DI VELOCITÀ;
- DIVIETO DI SEGNALAZIONI ACUSTICHE.

Non solo.

Infatti, eventuali altre prescrizioni valide per l’intero centro abitato possono essere rese note con il corrispondente segnale installato in abbinamento a quello di inizio del centro abitato (art. 131, comma 4, reg. cit.).

In sintesi, ciò significa che all’interno del centro abitato così segnalato, non ha senso installare segnali analoghi a quelli implicati nel segnale di centro abitato o gli altri esplicitati sul supporto del medesimo segnale: in parole povere, un notevole risparmio di spesa nell’acquisto della segnaletica stradale ed un maggiore e pregnante valore prescrittivo che vale sull’intera area delimitata dai segnali di centro abitato.

Purtroppo, si continua a notare nei numerosi centri abitati italiani un *inquinamento da segnaletica stradale* (inutile ed ingiustificatamente gravosa per l’ente locale è la spesa per il suo acquisto) costituito proprio dalla sistematica ripetizione di segnali (soprattutto inerenti la limitazione della

---

\* Ufficiale della Polizia Municipale, tecnico del segnalamento attestato presso il Politecnico di Milano, iscritto all’albo dei docenti della Scuola di Polizia Locale dell’Emilia Romagna e referente ASAPS per Forte dei Marmi.

velocità), nell'assurda convinzione che il maggior numero di divieti sortisca l'effetto del loro diffuso rispetto.

Se ancora si credesse nel valore della scienza e nella correttezza di quelle circolari ministeriali caratterizzate da rigore scientifico, si potrebbe subito capire l'esatto contrario ed il linea con la Direttiva LL.PP. 24 ottobre 2000 affermare che l'impiego di segnali in numero superiore a quello necessario è *da evitare*, non solo perché costituisce *un maggior onere per apporli e mantenerli*, ma anche perché *tende a sminuirne l'efficacia od il loro valore cogente*. Ciò si verifica specialmente quando si tratta di segnali di pericolo e di prescrizione (§ 4.2 Dir. cit.).

Piuttosto, sempre tenendo in debito conto i criteri tecnici e giuridici che dovrebbero essere adottati per la costruzione delle strade, quali il d.M. 5 novembre 2001, n. 6792 e le norme tecniche del C.N.R., sarebbe ben più interessante segnalare come centri abitati quelli che hanno realmente queste caratteristiche, ovvero modificare la sovrastruttura e gli arredi stradale, in modo tale da far percepire direttamente all'utente della strada tale caratteristica intrinseca.

A tal proposito, il Ministro E. Nesi ebbe già modo di esplicitare di non condividere affatto l'atteggiamento di alcuni comuni di delimitare il centro abitato, ai fini dell'applicazione delle norme del Codice, non in relazione all'insieme continuo di edifici che lo costituisce, ma sovente in posizione largamente anticipata in corrispondenza, ad esempio, di case sparse, se non addirittura all'inizio del territorio comunale, senza alcun vantaggio per gli utenti della strada e della sicurezza più in generale (Dir. LL.PP. cit., § 2.2).

La corretta installazione dei segnali di centro abitato, dunque, può sortire l'effetto - quanto meno sul piano giuridico - di permettere il raggiungimento di un buon livello di attenzione nell'utente della strada.

Ma certamente, utilizzare i segnali di centro abitato - che di nuovo lo andiamo a sottolineare, sono segnali di indicazione con evidente e valido valore prescrittivo - può determinare confusione negli utenti della strada, nonché un certo grado di diseducazione giuridica.

Non dobbiamo dimenticare, infatti, che il regolamento governativo è una fonte secondaria del diritto; per di più, è fonte che attua un ben preciso disegno legislativo.

Infatti, nell'art. 38, comma 5 della legge dello Stato - il nuovo codice della strada - è previsto che nel regolamento governativo sono stabiliti, per ciascun gruppo, i singoli segnali, la denominazione, le caratteristiche tecniche (forma, dimensioni, colori, materiali, rifrangenza, illuminazione), i casi di obbligatorietà (come per questo caso già si è detto).

Sono, inoltre, indicate le figure di ogni singolo segnale e così come meglio chiarito al comma che segue quello citato, la segnaletica stradale risponde a criteri di *uniformità* (=la stessa segnaletica, ovunque ci si trovi) sul territorio nazionale, nel rispetto della normativa comunitaria e internazionale vigente.

Se ciò non bastasse, il comma 8 dell'art. 38 della legge dello Stato vieta di apporre sui segnali stradali, tutto ciò che non è previsto dal regolamento governativo. Questo, naturalmente, per evitare che a causa di ciò che viene appiccicato sul segnale, la lettura dello stesso possa essere confusa: figuriamoci se modifichiamo sostanzialmente il segnale, mediante l'inserimento di loghi pubblicitari che niente hanno a che fare con la segnaletica stradale.

Insomma, ogni segnale stradale deve essere *riprodotto fedelmente*, così come indicato nelle figure allegate al regolamento di esecuzione del nuovo codice della strada

Del resto, se poi si dovesse considerare i segnale di località riccionesi dei segnali pubblicitari, il loro utilizzo sarebbe da considerare contrastante con il principio generale stabilito dalla legge dello Stato (art. 23, comma 1, d. Lgs. N. 285 del 1992) che vieta in modo categorico l'uso di impianti pubblicitari che per dimensione, forma, colori, disegno e ubicazione, possono ingenerare confusione con la segnaletica stradale, ovvero possano renderne difficile la comprensione.

Ora, ci sentiamo anche di aggiungere che neppure una eventuale modificazione di qualche regolamento dell'ente locale può superare il rigore giuridico sancito dalla norma di principio contenuta nell'art. 1 del nuovo codice della strada: la sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra fra le *finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato*.

Ad ogni buon conto, già al § 4.2 della più volte richiamata “Direttiva Nesi”, è stato evidenziato che la tendenza di taluni Comuni a considerare la circolazione nel proprio centro abitato come un *caso speciale* a cui far fronte con l'impiego di *segnali stradali particolari, realizzati all'occorrenza* e con *propri autonomi significati*. Siffatte situazioni hanno dato luogo ad una variegata casistica di pannelli integrativi, di lunghe iscrizioni accessorie, di deroghe ingiustificate o irregolari in quanto riferite a particolari utenti *senza alcun fondato motivo*.

## **IL C.D. “FONDATO MOTIVO”**

A questo punto non possiamo non domandarci perché si dovrebbero utilizzare segnali stradali diversi da quelli conosciuti dalla comunità internazionale.

Ancora, perché lo si dovrebbe fare proprio nell'ambito di un comune turistico come Riccione, sol per questo, caratterizzato dalla presenza di turisti locali, regionali, nazionali ed internazionali.

Ce lo dobbiamo domandare nella consapevolezza di ciò che può accadere in conseguenza della installazione di simili segnali.

È probabile che turisti e, soprattutto, i c.d. “turisti della domenica”, giungano a Riccione e anziché percepire il segnale di inizio del centro abitato, tendano ad escluderlo dal loro “repertorio mnemonico” della circolazione stradale, in quanto inconsapevolmente percepito come segnale di pubblicità; oppure lo riconoscano, ma ne restino distratti od attratti o confusi e, magari, a causa di questo pongano in essere una manovra di guida non conforme alle comuni regole della circolazione; ancora, ve ne siano altri ancora che giungono a Riccione, ne facciano ricerca sol per mera curiosità ma, nella affannosa ricerca di questo, “perdano” la percezione degli altri segnali stradali (fenomeni questi che non ricadono nelle c.d. ipotesi per assurdo, ma sono dimostrati dagli studi condotti sulla percezione e sull'attenzione, proprio nel campo pubblicitario).

Potrebbe altresì accadere che qualche privato cittadino e perché no, qualche associazione di consumatori, contesti i verbali dei solerti Colleghi ricionesi impegnati a rilevare velocità elevate, segnalazioni acustiche, accessi non consentiti, sol perché avvenuti in un centro abitato che non è stato adeguatamente segnalato e quindi non è percepito e riconosciuto come tale.

O magari, proprio quando qualche centauro resta coinvolto in un sinistro stradale, con procurati danni a persone e/o cose: in tal caso, quale responsabilità avrà il centauro per non avere moderato particolarmente la velocità nell'ambito di un centro abitato non correttamente segnalato e che magari, oltretutto, non ha caratteristiche sovrastrutturali che lo facciano percepire come tale (magari, un sinistro che accade lungo un ampio viale litoraneo al cui inizio è stato percepito un impianto pubblicitario - dunque, non obbligatoriamente leggibile come tale - che poteva essere confuso con un segnale di centro abitato).

Punti di vista?

Magari solo un giudice saprà dirimerli, ma chissà con quali gravi conseguenze.

Al momento, per chi scrive, l'ipotesi giornalistica, se confermata nei fatti, originerebbe senz'altro un'attività illecita da parte dell'ente proprietario della strada che in tal senso, potrebbe comportare chissà quanti e quali tipologie di danni all'utenza della strada.

*Senza fondato motivo*, infatti, tale attività dell'ente proprietario della strada andrebbe a configurare la fattispecie di inadempimento degli obblighi di legge di cui all'art. 38 del codice stradale poc'anzi citati, dovendosi dunque attivare la procedura prevista dal comma 14 del citato art. 38.