

La segnaletica orizzontale

Autore: Fontana Giovanni

In: Diritto amministrativo

In altre occasioni ([2]), ho avuto modo di riflettere circa il significato da attribuire alla segnaletica verticale e più in particolare a quella informativa, sia pubblica, come privata: ne è derivato, come il segnalamento stradale, altro non sia che un linguaggio iconografico.

Anche per quanto attiene alla segnaletica orizzontale, si può e si deve parlare di un particolare tipo di linguaggio, realizzato mediante i segni grafici, che questa volta trovano idoneo supporto sulla superficie stradale, anziché sugli appositi cartelli.

Potremmo parlare di complementarità della segnaletica orizzontale, rispetto a quella verticale anche se, il nuovo codice della strada approvato con d. Lgs. n. 285 del 1992, ha ampliato di molto le possibilità d'utilizzazione di questo tipo di segnalamento.

Non a torto, potremmo comunque affermare che se la segnaletica verticale ci viene ad informare su tutto ciò che troveremo e dovremo fare impegnando una determinata tratta stradale, la segnaletica orizzontale rappresenterà soprattutto il nostro termine di riferimento... e questo soprattutto in orario notturno.

2. CODIFICAZIONE DEL SEGNALAMENTO ORIZZONTALE

Quanto alla norma di riferimento, è ovvio che questa sia contenuta nel nuovo codice della strada e, relativamente alla caratteristica tecnica del segnalamento orizzontale, nel relativo regolamento di esecuzione e di attuazione, approvato con d.P.R. n. 485 del 1992 ([3]).

2.1 Ripartizione della segnaletica orizzontale

I segnali orizzontali, vengono astrattamente individuati dall'art. 40 del d. Lgs. n. 285 del 1992 che al comma 2, li ripartisce in:

1. a) strisce longitudinali;
2. b) strisce trasversali;
3. c) attraversamenti pedonali ([4]) e ciclabili;

4. d) frecce direzionali;
5. e) iscrizioni e simboli;
6. f) strisce di delimitazione degli stalli di sosta o per la sosta riservata;
7. g) isole di traffico o di presegnalamento di ostacoli entro la carreggiata;
8. h) strisce di delimitazione della fermata dei veicoli in servizio di trasporto pubblico di linea;
9. i) altri segnali stabiliti dal regolamento.

Ora, giusto quanto stabilito dal comma 1 del citato art. 40, la funzione dei segnali orizzontali tracciati sulla strada è quella di regolare la circolazione, guidare gli utenti e fornire indicazioni per particolari comportamenti da seguire: il tutto, secondo quanto prescritto dal codice stradale e da quanto integrato dalle norme regolamentari.

2.1.1 Le strisce longitudinali

Con le strisce longitudinali si ottiene la delimitazione della carreggiata ([5]) mediante strisce di margine (ex art. 40, comma 3, 8, 9 e 10, lett. a) cod. str.) e la suddivisione della stessa in corsie (ex art. 40, comma 3, 4, 8, 9 e 10, lett. b) cod. str.).

Le strisce, sia di margine, così come di corsia, possono essere continue o discontinue. Quanto alle strisce discontinue, queste possono essere valicate dai veicoli e, relativamente a quelle di margine, generalmente queste vanno ad individuare un'area di sosta o di parcheggio, esterna alla carreggiata; le strisce continue invece, non possono essere mai valicate dai veicoli ([6]), eccezion fatte per le strisce longitudinali continue pertinenti alla corsia di emergenza: è poi vietata la sosta sulle carreggiate i cui margini sono evidenziati da una striscia continua.

E' capitato peraltro, che in determinati tratti stradali muniti di banchina sterrata, sufficientemente ampia per permettere la sosta parallela, si determini l'esigenza di vietare la sosta sulla carreggiata, ricorrendo all'espedito della tracciatura delle strisce continue di margine. In questo caso, se da un lato si ottiene l'indubbio vantaggio di poter segnalare il divieto ricorrendo alla sola segnaletica orizzontale, dall'altro lato si vengono ad ingenerare seri dubbi circa la legittimità a valicare dette strisce al fine di effettuare la sosta laterale, fuori dalla carreggiata. In tal caso, si è dell'avviso di delimitare il margine stradale a mezzo di strisce discontinue, integrando quest'ultime di apposita segnaletica verticale di divieto di sosta (ex art. 120, reg. cod. str.).

Una striscia longitudinale continua, affiancata da una discontinua, indica invece ai conducenti marcianti alla destra di quella discontinua, la possibilità di oltrepassarle.

2.1.2 Le strisce trasversali

Le strisce trasversali indicano il limite prima del quale l'utente è tenuto a fermarsi:

- quanto alle strisce trasversali continue (ex art. 40, comma 5, cod. str.), in ogni caso, laddove sia presente un impianto semaforico, la segnaletica di 'fermarsi e dare precedenza' ([7]), 'passaggio a livello' ovvero un segnale manuale del personale che espleta il servizio di polizia stradale;

- quanto alle strisce trasversali discontinue (ex art. 40, comma 5), in ogni caso in cui ciò si renda necessario per rispettare il segnale di 'dare precedenza'.

Le strisce trasversali discontinue indicano anche il limite entro il quale i conducenti dei veicoli si debbono arrestare per permettere l'attraversamento dei pedoni sul passaggio zebra (ex art. 40, comma 11, cod. str.).

La violazione delle norme suddette e di quelle contenute nel regolamento di esecuzione, comporta l'applicazione della sanzione pecuniaria amministrativa prevista dall'art. 146, comma 2, del d. Lgs. n. 285 del 1992.

3. CARATTERISTICHE DELLA SEGNALETICA ORIZZONTALE

Il comma 7 del più volte citato art. 40 del cod. str. dispone che nel regolamento (d.P.R. n. 495 del 1992) sono stabilite norme per le forme, le dimensioni, i colori, i simboli e le caratteristiche dei segnali stradali orizzontali, nonché le loro modalità di applicazione.

3.1 Disposizioni regolamentari

Quanto alle disposizioni che regolamentano l'uso della segnaletica stradale orizzontale, provvedo qui a fornire una elencazione sommaria dei relativi articoli, rimandando il lettore (eventualmente interessato) all'approfondimento della materia ad altra occasione ([8]), indicando quindi ora nell'ordine, le rubriche relative ad ogni singolo articolo:

- art. 137, Disposizioni generali sui segnali orizzontali;
- art. 138, Strisce longitudinali;

- art. 139, Strisce di separazione dei sensi di marcia;
- art. 140, Strisce di corsia;
- art. 141, Strisce di margine della carreggiata;
- art. 142, Strisce di raccordo;
- art. 143, Strisce di guida sulle intersezioni;
- art. 144, Strisce trasversali;
- art. 145, Attraversamenti pedonali;
- art. 146, Attraversamenti ciclabili;
- art. 147, Frecce direzionali;
- art. 148, Iscrizioni e simboli;
- art. 149, Strisce di delimitazione degli stalli di sosta o per la sosta riservata;
- art. 150, Presegnalamento di isole di traffico o di ostacoli entro la carreggiata;
- art. 151, Strisce di delimitazione della fermata dei veicoli in servizio di trasporto pubblico collettivo di linea;
- art. 152, Altri segnali orizzontali;
- art. 153, Dispositivi retroriflettenti integrativi dei segnali orizzontali;
- art. 154, Altri dispositivi per segnaletica orizzontale;
- art. 155, Segnali orizzontali vietati.

4. CONCLUSIONI

Vado quindi a concludere questo intervento, ricordando nuovamente che «la segnaletica orizzontale è uno strumento indispensabile per la guida ottica degli utenti stradali» e «serve da sola od in associazione a

quella verticale, per suddividere le aree o le piattaforme stradali nei vari elementi» ([9]).

E' dunque necessario non perdere di vista questo aspetto del segnalamento; aspetto che molto spesso viene tralasciato dagli enti proprietari delle strade, sia per ragioni economiche, ma così anche, per mera disattenzione.

E' quanto mai necessario invece, saper recuperare questo particolare momento della progettualità, onde poter fornire all'utenza non solo un messaggio di tipo informativo, ma anche di tipo cognitivo, di immediatezza visiva; sull'andamento della strada, sulle zone riservate a categorie di utenza, sulle precedenza e quanto altro serve a garantire la fluidità e la sicurezza della circolazione stradale.

[1] Istruttore Direttivo della Polizia Municipale nel Comune di Forte dei Marmi e docente di attività d'indagine della P.M., infortunistica stradale e teoria del segnalamento, presso la Scuola di Aggiornamento e Formazione delle Autonomie Locali "Civita" di Torre del Lago - <http://www.civita.net> - info@civita.net.

[2] Si vedano i diversi articoli pubblicati per l'Editore Maggioli, sulla Rivista "Crocevia", sia nell'anno '99, che nel corso di questo anno e quelli che continueranno a pubblicarsi in seguito.

[3] Si veda allo scopo il CD edito dalla MAGGIOLI EDITORE RIMINI, I segnali stradali a colori, Ed. 2000

[4] Per attraversamento pedonale si intende la parte della carreggiata opportunamente segnalata ed organizzata, sulla quale i pedoni in transito dall'uno all'altro lato della strada godono della precedenza rispetto ai veicoli (ex art. 3, comma 1, n. 3), del d.Lgs. 285/92)

[5] Secondo quanto disposto dal n. 7, del comma 1 del citato art. 3 del codice stradale, per carreggiata si deve intendere la parte della strada destinata allo scorrimento dei veicoli; essa è composta da una o più corsie di marcia ed in genere, è pavimentata e delimitata da strisce di margine.

[6] I divieti posti dalla segnaletica orizzontale costituita da righe sulla carreggiata hanno carattere cogente non diversamente da quelli imposti dalla segnaletica verticale. Pertanto, le strisce continue longitudinali non possono mai essere oltrepassate, a meno che non ricorra una situazione riconducibile nell'ambito dello stato di necessita' o della forza maggiore. (Cass. pen., sez. IV, 11 aprile 1983)

[7] La prescrizione di arresto all'incrocio espressa dalla segnaletica orizzontale impone non soltanto l'obbligo di arrestare il veicolo prima di impegnare l'area del crocevia, ma anche quello di cedere la precedenza ai veicoli in marcia sulla strada favorita giacche' l'arresto non e' che una modalita' di

adempimento dell'obbligo della cessione della precedenza ed ha carattere strumentale rispetto a quest'ultimo. (Cass. pen., sez. IV, 10 giugno 1977)

[8] Cfr. Crocevia nn. 10/2000 ss.

[9] C.N.R., Op. cit., pagg. 60 s.

<https://www.diritto.it/la-segnaletica-orizzontale/>