

comuni con popolazione superiore a 8.000 abitanti, secondo l'ultima rilevazione ISTAT 1998, situati nelle regioni ad obiettivo 1;

consorzi, associazioni ed aggregazioni tra comuni, con popolazione totale superiore a 8.000 abitanti, secondo l'ultima rilevazione ISTAT 1998, situati nelle regioni ad obiettivo 1;

province;

comunità montane;

enti di gestione delle aree protette.

Costituisce requisito essenziale alla partecipazione l'aver aderito, con ratifica formale dei propri organi, alla Carta di Aalborg entro la data di presentazione del progetto.

Saranno esclusi dal co-finanziamento tutti quei progetti già finanziati integralmente dalla UE e/o da altre amministrazioni.

#### Art. 3.

##### *Interventi ammissibili*

Sono ammessi al co-finanziamento del Ministero dell'ambiente per le finalità di cui all'art. 1 del presente decreto le seguenti tipologie di intervento:

1) realizzazione di studi per la caratterizzazione ambientale del territorio (relazione sullo stato dell'ambiente), contabilizzazione degli elementi di qualità ambientale finalizzati alla certificazione ambientale, realizzazione di studi e sperimentazioni di progetti di contabilità ambientale;

2) azioni a sostegno dell'informazione e partecipazione del pubblico;

3) predisposizione di documenti inerenti alla definizione di strategie di sviluppo sostenibile e Piani di azione locale;

4) realizzazione di studi di prefattibilità delle azioni già individuate nei piani di azione locale.

#### Art. 4.

##### *Risorse - Modalità di assegnazione*

Il sostegno del Ministero dell'ambiente viene concesso, sotto forma di co-finanziamento, per un unico progetto presentato dai soggetti di cui all'art. 2. La quota a carico del Ministero dell'ambiente non potrà superare il 70% del costo ammissibile del progetto e comunque non potrà essere superiore a 300 milioni di lire. Le risorse necessarie all'attuazione del presente provvedimento saranno assicurate dai fondi disponibili presso l'U.P.B. 1.2.1.4 - CDR 1.

La quota di finanziamento non riferibile al Ministero dell'ambiente deve essere comprovata sulla base di atti esecutivi assunti precedentemente alla concessione del co-finanziamento da parte del Ministero dell'ambiente.

La durata dei progetti presentati per il co-finanziamento è perentoriamente fissata in 18 mesi dalla comunicazione di inizio lavori.

#### Art. 5.

##### *Norma di salvaguardia*

Qualora i progetti ammessi a co-finanziamento non dovessero assorbire l'intero importo disponibile in bilancio per l'attuazione degli scopi previsti dal presente bando, il Ministero dell'ambiente si riserva la facoltà di riaprire i termini con apposito provvedimento.

#### Art. 6.

##### *Modalità di presentazione delle domande*

Il modulo di domanda dovrà essere redatto in lingua italiana e presentato in cinque copie, in conformità a quanto previsto dalle linee guida, consultabili sul sito web del Ministero dell'ambiente ([www.minambiente.it](http://www.minambiente.it)) e secondo lo schema pubblicato sul medesimo sito.

Tutta la documentazione dovrà pervenire, entro le ore 17 del sessantesimo giorno dalla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, per posta o a mano in busta chiusa con l'indicazione «Bando per il co-finanziamento di programmi di sviluppo sostenibile e di attuazione di agende 21 locali» al seguente indirizzo:

Ministero dell'ambiente - Servizio per lo sviluppo sostenibile - Ufficio del protocollo - via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma.

Le domande pervenute oltre tale termine non saranno prese in considerazione.

Il presente decreto verrà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana, previ i riscontri di legge previsti.

Roma, 18 dicembre 2000

*Il dirigente generale: LA CAMERA*

00A15843

**MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI**

DIRETTIVA 24 ottobre 2000.

**Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del codice della strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione.**

**IL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI**

**VISTO** il Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285, Nuovo Codice della Strada, e successive modificazioni;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada, e successive modificazioni;

**VISTI** gli artt. 5, 6, 7 e 35 del citato Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

**CONSIDERATO** che nel corso degli anni, a decorrere dall'entrata in vigore del Nuovo Codice della Strada e dal suo regolamento di esecuzione e di attuazione, sono pervenute a questo Ministero numerose richieste di informazioni e chiarimenti sulla corretta interpretazione ed applicazione delle norme relative alla segnaletica stradale;

**CONSIDERATO** che il sistema segnaletico presente sulle strade italiane non sempre risponde ai criteri di efficienza ed uniformità richiesti dal Codice e necessari per la sicurezza della circolazione stradale;

**SENTITO** il parere della quinta sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici espresso con voto n. 321 reso nell'adunanza del 20 ottobre 1999;

**VISTO** il parere della Conferenza Unificata espresso nella seduta del 6 luglio 2000;

emana la  
**DIRETTIVA**

sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica e criteri per la sua installazione e manutenzione.

## § I. OBIETTIVI DELLA DIRETTIVA

### *1.1 Premessa*

Nel corso degli anni, a decorrere dall'entrata in vigore del Nuovo Codice della Strada e del suo regolamento d'esecuzione (1° Gennaio 1993), sono pervenute a questo Ministero numerose richieste di informazione e chiarimenti sulla corretta interpretazione ed applicazione delle norme relative alla segnaletica stradale.

Nel contempo si è avuto anche modo di accertare che il panorama segnaletico presente sulle strade italiane non ha subito gli aggiornamenti ed i miglioramenti attesi. Ciò è in larga parte dovuto ad una scarsa attenzione di numerosi Enti proprietari di strade che evidentemente non hanno ancora maturato la necessaria sensibilità alla corretta applicazione di una normativa estremamente importante per la sicurezza stradale.

La presente direttiva, che viene emanata a norma degli art.5, comma 1, e art. 35, comma 1, del Codice, ha pertanto lo scopo sia di chiarire i dubbi espressi e sia di richiamare l'attenzione degli Enti proprietari, Concessionari e Gestori di strade, di seguito denominati Enti proprietari, per sensibilizzarli ad una maggiore cura e impegno, anche finanziario, per il mantenimento delle strade e del necessario arredo segnaletico, nelle migliori condizioni.

In particolare, la sempre crescente complessità della circolazione, specie all'interno dei centri abitati, e l'elevato livello di incidentalità che purtroppo si registra sulle strade, fanno ritenere oltremodo impellente il richiamo a tutti i soggetti direttamente coinvolti di fronte alle responsabilità che possono derivare dai mancati adempimenti. Tale responsabilità, peraltro, è stata oggetto di valutazione da parte del Governo all'atto della presentazione della «*Relazione annuale sui profili sociali, ambientali ed economici della circolazione e della sicurezza stradale*», di cui tutti gli organi di informazione hanno dato ampia e dettagliata diffusione.

### *1.2 Normativa di riferimento*

La normativa vigente in materia di disciplina della circolazione e di segnaletica stradale può ritenersi nel suo complesso soddisfacente. Il richiamo al rispetto della normativa vigente costituisce la base di partenza per ogni considerazione di seguito espressa e, per taluni aspetti, ne è anche la fonte. Va ricordato perciò che il Codice (art. 14 e tutto il Capo II del Titolo II del Decreto Legislativo 285/92 e successive modifiche) e le corrispondenti norme del relativo

regolamento di esecuzione e di attuazione (Capo II del Titolo II del DPR 495/92 e successive modifiche), recano il complesso delle disposizioni cui deve essere improntata l'azione degli Enti ai quali è affidata la cura delle strade.

### *1.3 Relazione tra cura della strada e incidentalità stradale*

L'imponenza e la complessità assunte dalla circolazione stradale esigono che gli Enti proprietari dedichino le più attente cure alla strada ed alla segnaletica stradale, perché entrambe concorrono, in misura notevole, alla sicurezza ed alla fluidità della circolazione.

La segnaletica dispiega questi suoi effetti solo se progettata, realizzata ed installata secondo criteri di regolarità e razionalità e mantenuta con costante cura. Diversamente essa può anche risultare fonte di pericolo o causa di incertezze nei comportamenti degli utenti della strada da cui possono scaturire incidenti stradali, anche di rilevante gravità.

In proposito è opportuno ricordare che dalle analisi dei dati ISTAT sulla sinistrosità stradale, la distrazione o la indecisione risultano tra le cause più ricorrenti di incidenti. **Numerosi sinistri stradali, infatti, derivano dall'assenza di segnaletica, dall'inadeguatezza della stessa rispetto alle condizioni della strada e del traffico, dalla sua tardiva o insufficiente percepibilità, dalla collocazione irregolare, dall'usura dei materiali o dalla mancata manutenzione, ovvero dall'installazione in condizioni difformi dalle prescrizioni del regolamento (art. 38, comma 7, cod. str. e art. 79, reg.).**

## §2. POTERI E RESPONSABILITA' DEGLI ENTI PROPRIETARI DELLE STRADE IN MATERIA DI SEGNALETICA

### *2.1 Le competenze tecnico - amministrative*

Il nuovo Codice della strada, rispetto al precedente, ha ridisegnato i compiti e poteri degli Enti proprietari delle strade, riconoscendo a questi ultimi un ampio potere per la regolamentazione della circolazione stradale.

L'art. 5, comma 3, stabilisce infatti che i provvedimenti sono emanati dagli Enti proprietari attraverso gli organi competenti, con ordinanze rese note al pubblico mediante la prescritta segnaletica.

Il successivo art. 6 individua al comma 5 gli organi a cui è riconosciuto il potere di ordinanza in rapporto alle singole strade ed al relativo Ente di appartenenza. Esso spetta:

- al capo dell'Ufficio periferico dell'ANAS per le strade statali e per le autostrade,
- al Presidente della Giunta, per le strade regionali,
- al Presidente della Provincia, per le strade provinciali,
- ai Sindaci, per le strade comunali e le strade vicinali.

E' previsto, inoltre, (art. 14, comma 3, cod. strad. ) che per le strade in concessione i poteri ed i compiti dell'Ente proprietario siano esercitati dal concessionario nei limiti fissati dalle relative convenzioni.

Tra gli aspetti di maggiore importanza, ai fini della presente Direttiva, vanno annoverate le disposizioni contenute nell'art. 14 che contiene opportuni precetti ai quali devono attenersi gli Enti proprietari per assolvere, con efficienza, correttezza e completezza, ai compiti di gestione, manutenzione e pulizia delle strade e delle loro pertinenze, degli arredi, delle attrezzature, degli impianti e dei servizi.

**Sono stati opportunamente previsti, nello stesso articolo, l'obbligo della manutenzione e della gestione delle strade, il controllo tecnico dell'efficienza delle medesime e delle relative pertinenze, nonché l'apposizione e la manutenzione della segnaletica stradale.**

Va segnalato che l'art. 37 del Codice, ai commi 2 e 3, ha indicato tutte le possibili ipotesi di apposizione di segnaletica da parte degli Enti proprietari, così da impedire in generale ogni possibile situazione di incompetenza o sovrapposizione di competenza tra i vari Enti proprietari e l'art. 38 del Codice, al comma 10, precisa che il campo di applicazione obbligatorio della segnaletica è costituito dalle strade ad

uso pubblico, ivi comprese quelle di proprietà privata aperte all'uso pubblico.

Ne consegue che tutta la segnaletica stradale deve sempre essere mantenuta in perfetta efficienza da parte degli Enti proprietari o dei soggetti esercenti che sono tenuti alla sua posa in opera (art. 38, comma 7, cod. str.).

Un particolare richiamo deve essere fatto, in questa sede, alle competenze per le strade non comunali correnti all'interno dei centri abitati con popolazione inferiore ai 10.000 abitanti. L'art. 7, comma 3 del Codice, conferisce in tal caso al comune la competenza a disciplinare la circolazione stradale e di conseguenza porre in opera la connessa segnaletica anche sulle strade non di proprietà (previo parere dell'ente proprietario), ad eccezione dei provvedimenti per la tutela del patrimonio stradale e per esigenze di carattere tecnico, nonché della segnaletica relativa alle caratteristiche geometriche e strutturali della strada, posta a carico dell'Ente proprietario [art. 37, comma 1, lettera d)]; a titolo esemplificativo: strada deformata, dosso, cunetta, curve, discesa pericolosa, salita ripida, strettoie, banchina pericolosa, caduta massi, transito vietato ai veicoli aventi larghezza superiore a ....metri, transito vietato ai veicoli aventi altezza superiore a ....metri, transito vietato ai veicoli, o complessi di veicoli, aventi lunghezza superiore a ....metri, transito vietato ai veicoli aventi una massa superiore a ....tonnellate, transito vietato ai veicoli aventi massa per asse superiore a ....tonnellate. Per i segnali: ponte mobile, strada sdruciolevole, sbocco su molo, materiale instabile sulla strada, altri pericoli, occorre una valutazione caso per caso in ordine alla relativa competenza.

E' evidente l'intento del Codice di ricondurre alla competenza di un solo soggetto l'intera materia della disciplina della circolazione all'interno del centro abitato, indipendentemente dalla proprietà stradale e dalla consistenza demografica dell'abitato, sempreché il centro abitato stesso sia stato delimitato e segnalato a norma di legge (art. 4 cod. str. e art. 5, comma 3, reg.).

E' stata spesso segnalata a questo Ministero la difficoltà interpretativa da parte dei Comuni e degli altri Enti proprietari di strade correnti all'interno dei centri abitati con popolazione inferiore ai 10.000 abitanti, della portata della locuzione «caratteristiche geometriche e strutturali delle strade», per quanto attiene alla segnaletica orizzontale.

In proposito si precisa che tale segnaletica è per la quasi totalità a carico delle amministrazioni comunali dal momento che la stessa impone regole di comportamento non necessariamente correlate alle caratteristiche geometriche delle strade, ad eccezione dei segnali orizzontali che evidenziano ostacoli sulla strada quando questi sono connessi alle caratteristiche strutturali della stessa, la cui apposizione fa carico agli Enti proprietari (art. 175 reg.).

## ***2.2 Adempimento all'obbligo della delimitazione del centro abitato***

Alla base della corretta applicazione della normativa sulla disciplina del traffico stradale, bisogna individuare le competenze che il Codice assegna ai vari soggetti cui fanno capo le specifiche attribuzioni.

Preliminarmente è necessario qui richiamare l'obbligo a cui sono tenuti i comuni, ai sensi dell'art. 4 del Codice. Ad essi, infatti, è demandato il compito di delimitare il centro abitato o i centri abitati presenti sul territorio al fine di stabilire, sotto il profilo tecnico - amministrativo, i limiti dei compiti e dei poteri tra il Comune e gli altri Enti proprietari.

Pur se la norma richiamata imponeva l'obbligo dell'adozione dei provvedimenti di delimitazione del centro abitato entro il 30 giugno 1993, si registra tuttora una diffusa inadempienza, con conseguenze di vastissima portata sotto l'aspetto giuridico - amministrativo e connesse responsabilità di varia natura a carico delle amministrazioni che non vi hanno ancora provveduto.

Poiché questa situazione di inadempienza non è ulteriormente procrastinabile, ove essa perduri lo scrivente sarà costretto ad adottare i provvedimenti di cui all'art. 5, comma 2, del Codice che prevede, tra l'altro, l'addebito di ogni spesa a carico dell'ente inadempiente.

A tale proposito non appare condivisibile 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.

## ***2.3 Conseguenze della mancata delimitazione dei centri abitati***

Fermo restando quanto già precisato con la circolare 29 dicembre 1997, n. 6709, circa l'individuazione dei tratti di strade statali, regionali e provinciali all'interno dei centri abitati, nei casi in cui il comune non abbia delimitato il proprio centro abitato, può configurarsi la illegittimità dei provvedimenti di disciplina della circolazione all'interno dello stesso, rispetto al quale il Codice limita il potere (ai sensi dell'art. 7, comma 1), solo se tale entità territoriale sia stata amministrativamente definita ed appositamente delimitata con i prescritti segnali di inizio e fine [ artt. 4 e 37, comma 1, lettera b), cod. str. ].

## ***2.4 Strade private aperte all'uso pubblico***

Nelle strade private aperte all'uso pubblico, poste all'interno del centro abitato, rimane pur sempre la competenza del Comune ad assicurare la loro corretta e sicura utilizzazione da parte di tutti gli utenti; incombe quindi **al Comune l'obbligo di disciplinare la circolazione attraverso una appropriata ed efficiente segnaletica stradale [art. 37, comma 1, lettera c), cod. str. ]**.

A tale riguardo è bene precisare che la locuzione «*area ad uso pubblico*», sulla quale il Codice all'art. 2 basa la definizione di «*strada*», riguarda anche le strade private aperte all'uso pubblico, ancorché la relativa utilizzazione si realizzi "*de facto*" e non "*de iure*". La segnaletica stradale in questi casi è posta a cura del Comune ogni qualvolta su di essa venga attuata una qualsiasi disciplina della circolazione avente carattere di generalità ed i provvedimenti relativi siano adottati per perseguire o conseguire un pubblico interesse.

Analogamente sulle strade private ad uso pubblico fuori dai centri abitati, la competenza ad apporre la segnaletica è del Comune.

E' appena il caso di sottolineare che i segnali stradali devono rispettare le norme di riferimento per quanto riguarda la regolarità sotto il profilo qualitativo e quantitativo, anche sulle aree e sulle strade private aperte ad uso pubblico per le quali al Comune compete la responsabilità della disciplina della circolazione e della opposizione della segnaletica stradale. Su tali strade private, se non aperte all'uso pubblico, l'apposizione dei segnali è facoltativa, ma laddove utilizzati, essi devono essere conformi a quelli regolamentari e posti in opera nel rispetto della normativa tecnica che li riguarda.

## ***2.5 Applicazione delle norme sulla segnaletica su particolari aree e su aree non ad uso pubblico***

Il campo di applicazione delle norme relative ai segnali stradali non si esaurisce nei confronti degli Enti, proprietari di strade, previsti dall'art.2, comma 5, del Codice, ma riguarda anche altri soggetti, che gestiscono strade o aree. In particolare, ai sensi dell'art. 6, comma 7, del Codice, nell'ambito degli aeroporti e delle aree portuali la competenza a disciplinare la circolazione sulle strade interne aperte all'uso pubblico, e quindi ad apporre e mantenere in efficienza la relativa segnaletica stradale è, rispettivamente, del direttore della circoscrizione aeroportuale e del comandante di porto o dell'autorità portuale competenti per territorio.

Un caso particolare è rappresentato, oltre che dai casi innanzi esaminati, anche dalle strade all'interno degli aeroporti, delle università, degli ospedali, dei cimiteri, dei mercati, delle caserme e dei campi militari, e su tutte le altre aree demaniali aperte alla

circolazione, anche se soggette a limitazione di tempo o categorie di veicoli, per le quali, ai sensi dell'art. 75 del Regolamento, l'applicazione dei segnali non è facoltativa in quanto per esse si applicano integralmente le norme relative ai segnali stradali.

Si fa pertanto appello alla responsabilità degli altri soggetti competenti, oltre a quelli espressamente citati nell'art. 6, comma 5, lettere a), b), c) e d) del Codice, ad aver cura di installare e mantenere la segnaletica stradale, rientrando tale compito nelle loro mansioni d'ufficio a norma dell'art. 14, comma 1, lettera c) del Codice.

### ***2.6 Obblighi e competenze relativi alle funzioni di gestione della strada***

Sulla base delle puntuali disposizioni di legge in materia di responsabilità, tutti gli Enti proprietari delle strade sono tenuti alla massima cura nel mantenimento della segnaletica stradale ed al controllo della sua efficienza, insieme alle altre condizioni di buona gestione.

Taluni conflitti di competenza verificatisi in passato tra Enti proprietari, in merito all'apposizione e manutenzione della segnaletica, non dovrebbero più sorgere stante la chiara e tassativa individuazione delle competenze fatta dal Codice (art. 37 cod. str.): in linea di principio deve affermarsi la responsabilità dell'Ente proprietario di strada in caso di incidente a seguito di carenza della segnaletica. Siffatta responsabilità è comunque riconducibile al predetto Ente se la insufficiente segnaletica induce l'utente a comportamenti scorretti che non avrebbe tenuto in presenza di segnaletica idonea.

La carenza dei segnali stradali, la loro irregolare apposizione, nonché l'insufficiente stato di manutenzione comportano inevitabilmente responsabilità sia per la Pubblica Amministrazione che per i funzionari preposti allo specifico settore.

### ***2.7 Le responsabilità degli Enti proprietari della strada in materia di manutenzione e apposizione della segnaletica.***

In materia di circolazione stradale, fuori dei casi espressamente disciplinati da norme imperative, la P. A. ha un ampio potere discrezionale nella scelta dei luoghi dove sia necessario od opportuno apporre segnali di pericolo. **Tale potere però incontra un limite nel dovere del *neminem laedere* (art. 2043 Cod. Civ.), e nel relativo potere dell'Autorità Giudiziaria di accertare l'esistenza obiettiva di pericolo o di insidie della strada, dovuti a condotta colposa omissiva o commissiva dell'ente proprietario e l'eventuale nesso di**

**causalità tra tale condotta e i danni subiti dagli utenti (Cass. civ., Sez. III, 6.4.1982, n. 2131).**

Il mancato ripristino di un segnale stradale che impone un obbligo o un divieto regolarmente stabiliti con apposito provvedimento amministrativo (artt. 6 e 7 cod. str.) può dare luogo a responsabilità a carico di amministratori e dipendenti dell'Ente, sia di carattere penale per lesioni riportate dalle vittime dell'incidente verificatosi e sia di natura civile; nel qual caso la responsabilità fa carico in via solidale ad ambedue i suddetti soggetti. Ne consegue che agli Enti proprietari spetta l'obbligo di controllare la presenza e l'efficienza dei segnali e di disporre il ripristino di quelli rimossi (art. 38, comma 7, cod. str.).

### ***2.8 La responsabilità dell'Ente proprietario della strada nei confronti dei soggetti terzi fornitori della segnaletica***

La fornitura o l'installazione di segnaletica non conforme deve essere contestata alla ditta fornitrice fino ad ottenere la puntuale rispondenza di essa alle norme che disciplinano la materia e alle clausole contrattuali o di ordine.

L'inosservanza di tali adempimenti comporta la restituzione dei materiali ricevuti, salvo il risarcimento del danno subito dalla P.A. per il ritardato o mancato rispetto delle clausole contrattuali.

**Da tutto ciò deriva un preciso obbligo per i tecnici e funzionari dell'ente interessato di verificare e controllare la fornitura nella quantità e qualità, intesa quest'ultima non solo quale conformità dei materiali agli standard contenuti, ma anche quale conformità dei singoli segnali alle norme di regolamento: dimensioni, colori, simboli e caratteristiche varie cui le norme e le figure fanno specifico richiamo.**

Gli stessi sono tenuti a verificare il rispetto delle norme specifiche che individuano i tipi delle diverse pellicole rifrangenti che devono corrispondere a ben determinati criteri di individuazione e configurazione a titolo di garanzia e di conformità alle prescrizioni contenute nell'apposito disciplinare tecnico (D.M. 31 Marzo 1995) che, come noto, è fonte normativa nella specifica materia.

A questo riguardo è necessario sottolineare che l'utilizzo di segnaletica irregolare comporta responsabilità sotto il profilo amministrativo per il non corretto esercizio delle competenze conferite dalla legge all'Ente proprietario e, contemporaneamente, può determinare un danno erariale, che, in base alle attuali disposizioni legislative, può comportare responsabilità del dirigente o del funzionario che ne ha disposto l'acquisto o consentito l'impiego.

Rimane da sottolineare che anche gli stessi progettisti, tecnici o funzionari addetti al settore devono attenersi strettamente alle disposizioni regolamentari che disciplinano la materia. Agli organi di

controllo, sia dell'Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale e delle sue sezioni periferiche presso i Provveditorati Regionali alle OO.PP., che di Polizia Stradale, di cui all'art. 12 del Codice, spetta la vigilanza sul puntuale rispetto delle norme richiamate, contestando, le relative violazioni.

### §3. RESPONSABILITA' DEI PRODUTTORI E DEI FORNITORI DI SEGNALETICA

Tutti i soggetti privati che instaurano un rapporto con la P.A. per forniture o esecuzione di lavori attinenti alla segnaletica, sono tenuti ad osservare le norme che disciplinano la materia e che regolano la costruzione, l'installazione e l'allestimento delle attrezzature oggetto del rapporto stesso.

#### *3.1 Segnaletica verticale*

I produttori ed i fornitori di segnali stradali sono tenuti a produrre e fornire solo segnali stradali conformi ai tipi previsti dal Regolamento. In particolare nei confronti dei produttori permane l'obbligo di attenersi a quanto previsto dall'art. 45, comma 1, del Codice, che vieta di fabbricare o impiegare segnaletica non prevista o non conforme a quella stabilita dal codice, dal regolamento, dai decreti e dalle direttive ministeriali in materia. Gli stessi devono avere requisiti tecnico - professionali, operare in idonei ambienti di lavoro e possedere le dotazioni e le attrezzature previste nel Regolamento (artt. 193 e 194). Inoltre i segnali da loro prodotti devono essere sempre corredati da certificazione di «conformità del prodotto», come previsto dalla circolare di questo Ministero n. 3652 del 17 Giugno 1998 e successive modifiche.

Analogo onere incombe anche sui fornitori non produttori che comunque devono accompagnare le forniture con la certificazione di prodotto rilasciata dal/i produttore/i dal/i quale/i si approvvigionano.

#### *3.2 Segnaletica orizzontale*

Anche per la segnaletica orizzontale è oltre modo necessario che i produttori, i fornitori e gli installatori, curino la sua esecuzione nel pieno rispetto delle norme regolamentari (in particolare art. 137, reg.) per garantire le migliori condizioni di visibilità. **Un utile riferimento circa i parametri qualitativi minimi in uso della segnaletica orizzontale, è costituito dalla norma UNI EN 1436: 1998.**

### ***3.3 Segnaletica e dispositivi omologati, approvati o autorizzati***

E' noto che l'Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale è l'organismo del Ministero dei Lavori Pubblici che autorizza, approva ed omologa la segnaletica luminosa ed i dispositivi per segnaletica stradale anche non specificamente codificati.

A norma dell'art. 41 del Codice tutti i segnali luminosi devono essere di «tipo» omologato. Ciò vale sia per le lanterne semaforiche che per tutta la segnaletica verticale in genere che può essere prodotta anche di tipo luminoso. Tali segnali, e tutti gli altri dispositivi soggetti ad omologazione od approvazione devono essere identificati con una targhetta od altro sistema di identificazione che riporti gli estremi di omologazione, come previsto all'art. 192 del Regolamento, a garanzia della conformità degli stessi al tipo omologato o approvato.

E' quanto mai opportuno che gli Enti proprietari e gestori di strade eseguano accurati controlli per verificarne l'origine e, se del caso, provvedere alla loro regolarizzazione o sostituzione.

## **§4. ASPETTI GENERALI IN MATERIA DI SEGNALETICA**

### ***4.1 Termini degli adempimenti previsti per l'adeguamento***

La necessità di adeguare il sistema segnaletico alle nuove norme regolamentari è stata prevista nel Codice (art. 234) con la dovuta gradualità affinché gli Enti interessati potessero programmare gli interventi nei tempi e con le disponibilità finanziarie dei propri bilanci.

Ciò nonostante le inadempienze degli Enti proprietari sono notevoli tanto da determinare il quasi totale mancato rispetto delle scadenze previste nella citata norma.

Invero su talune arterie principali della rete extraurbana la segnaletica stradale ha raggiunto un soddisfacente livello di adeguamento alle vigenti disposizioni regolamentari e corrisponde positivamente alle effettive esigenze del traffico. Ciò almeno per quanto concerne la segnaletica di pericolo e di prescrizione.

Non altrettanto favorevole giudizio può esprimersi per la segnaletica di indicazione e per quella orizzontale. Al riguardo non può essere tollerato il permanere in opera, dopo molti anni dalla data in cui avrebbero dovuto essere sostituiti, di segnali stradali di estrema utilità ed efficacia ai fini della sicurezza, ma ormai superati, quali, ad esempio, arresto all'incrocio, divieti di svolta, divieto di inversione, sosta regolamentata. Essi infatti, oltre ad aver perduto ogni efficacia regolamentare, non sono conosciuti da una ampia fascia di conducenti che hanno conseguito la patente di guida in tempi recenti e dai conducenti stranieri.

#### ***4.2 Necessità, uniformità e congruenza della segnaletica***

Tutti i segnali stradali devono essere progettati e posti in opera allo scopo di rendere nota agli utenti della strada la situazione di disciplina della circolazione presente su quella determinata strada o tratto di essa. Ne consegue che ogni strada, sia di nuova costruzione sia preesistente, ristrutturata o solo riadattata, qualunque sia la classifica o l'importanza di essa, deve essere adeguatamente corredata della segnaletica stradale necessaria.

Il criterio della uniformità nella scelta del segnale e della sua posa in opera, è importante quanto quello della rispondenza del disegno, dei colori e del simbolo alle prescrizioni di legge.

Condizioni o situazioni identiche devono essere segnalate con segnali identici.

In particolare è necessario che le strade di attraversamento dell'abitato, quelle cioè che convogliano il traffico c.d. di «*attraversamento*», siano segnalate in maniera uniforme, indipendentemente dall'importanza o dalla estensione del centro abitato o dell'arteria stradale.

Si è rilevata, invece, 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.

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 valore cogente. Ciò si verifica specialmente quando si tratta di segnali di pericolo e di prescrizione.

#### ***4.3 Le ordinanze di disciplina della circolazione: compiutezza dell'istruttoria***

Meritevoli di attenzione sono i provvedimenti per la regolazione della circolazione che devono essere resi noti attraverso i prescritti segnali stradali, di cui è cenno nell'art. 5, comma 3, del Codice. Gli Enti proprietari di strade, attraverso gli organi competenti, sono tenuti ad emanare le apposite ordinanze previste agli articoli 6 e 7 che, ad avviso di questo Ministero, meritano da parte dei competenti uffici una maggiore cura nella loro istruttoria e formulazione.

Lo scrivente, nei limiti delle competenze attribuitegli dall'articolo 37, comma 3 del Codice sui ricorsi gerarchici, ha avuto modo di esaminare i provvedimenti che dispongono la collocazione non sempre idonea della segnaletica a causa di difetti sostanziali, con riverberi sul piano giuridico. Assai frequente è il fenomeno della carente motivazione delle ordinanze cui si associa quello della poca chiarezza degli obiettivi o delle disposizioni oggetto dei provvedimenti. In tali casi questo Ministero ha dovuto disporre l'annullamento dei medesimi con conseguente disagio per l'amministrazione emittente e con inutile dispendio di risorse economiche.

Si segnala, inoltre, tra le carenze istruttorie, che i provvedimenti non sempre sono supportati dalle opportune indagini, valutazioni, stime e rilievi preventivi, necessari per sorreggere il provvedimento stesso di fronte alle eccezioni che vengono mosse in sede di ricorso. E' evidente che tali carenze fanno presupporre una non sempre ponderata scelta delle misure di traffico adottate in ragione degli obiettivi che si intendono perseguire.

A tale proposito si ritiene oltremodo necessario che sia curata la continua formazione ed aggiornamento del personale, in particolare tecnico, degli Enti proprietari di strade. Per tale attività si potrà fare affidamento sull'azione di supporto e coordinamento dell'Ispettorato Generale per la Circolazione e Sicurezza Stradale.

## §5. IMPIEGHI NON CORRETTI DELLA SEGNALETICA STRADALE

### *5.1 Casi più ricorrenti di vizi dei provvedimenti*

Si è avuto modo di rilevare che talvolta i provvedimenti che dispongono l'impiego della segnaletica non tengono adeguato conto delle situazioni preesistenti, di quelle in atto sulle strade limitrofe o dei provvedimenti adottati da altri Enti proprietari di strade e che risultano interferenti con la viabilità dell'area interessata. Ne scaturiscono di conseguenza situazioni di conflitto che potevano evitarsi e con effetti negativi sulla fluidità e sicurezza della circolazione e, di riflesso, sull'opinione pubblica.

Sono emersi anche casi chiaramente viziati da eccesso di potere, nella figura sintomatica dello sviamento, quando si è inteso perseguire attraverso il provvedimento di regolamentazione del traffico risultati od obiettivi estranei alla circolazione stradale.

Tipiche al riguardo sono le ordinanze di divieto, emanate per alcune categorie di veicoli a motore, le cui finalità hanno scarsa o del tutto carente attinenza con la circolazione, ed invece celano non espressi motivi di interessi locali non perseguibili con lo strumento dell'ordinanza «sindacale» a norma dell'art. 7. Si citano ad esempio il divieto di circolazione e sosta di autocaravans e caravans (spesso definiti erroneamente campers o roulotte), con motivazioni riconducibili al fatto che vengono scaricati abusivamente i liquami raccolti negli appositi bottini; il divieto di circolazione di motocicli o ciclomotori adducendo a motivo il disturbo della quiete pubblica, come se tutti i veicoli di quella categoria fossero non in regola con i dispositivi previsti dal Codice e pertanto fonte di disturbo acustico; la riserva di spazi per la sosta di categorie di utenti o di veicoli per i quali le norme del Codice non ammettono preferenza o riserva rispetto ad altri; l'imposizione di limiti massimi di velocità localizzati non giustificati dalle effettive condizioni della strada o da esigenze di sicurezza.

Quest'ultimo caso offre lo spunto per richiamare l'attenzione sull'esigenza di valutare attentamente la necessità di imporre limitazioni localizzate. Detta esigenza deve scaturire da carenti caratteristiche permanenti dei tratti stradali interessati e non da particolari condizioni ambientali che si possono presentare solo occasionalmente e rispetto alle quali è obbligo dei conducenti di adeguare la velocità, ai sensi del primo comma dell'art. 141 del Codice, salvo, se del caso, apporre segnali di pericolo e salvo il

rispetto di esistenti direttive. Non sembra superfluo ricordare che la presunzione di una maggiore sicurezza, che deriverebbe dall'imposizione di limiti massimi di velocità più bassi del normale, è puramente illusoria; l'esperienza insegna, infatti, che divieti non supportati da effettive esigenze vengono sistematicamente disattesi, dando luogo, altresì, ad una diseducativa sottovalutazione di tutta la segnaletica prescrittiva e, talvolta, all'irrogazione di sanzioni che non hanno un reale fondamento.

In sintesi i provvedimenti, specie quelli limitativi, dovranno essere sempre motivati da effettive esigenze di circolazione o di sicurezza, comprendendo tra queste anche la disciplina della sosta che deve tenere conto delle condizioni strutturali delle singole strade ed avere specifico riguardo alle peculiari caratteristiche delle varie categorie di utenza interessata a tali provvedimenti.

**E' dimostrato che i provvedimenti, anche se restrittivi, vengono generalmente accettati e rispettati dagli utenti della strada se improntati a criteri ispirati alla logica ed alla razionalità delle soluzioni.** Occorre quindi che vi sia la necessaria correlazione tra l'interesse pubblico che si vuole perseguire con l'ordinanza e la obiettiva situazione di traffico che si va a modificare, integrare o innovare.

### ***5.2 Impiego irregolare della segnaletica stradale***

Il concetto di uniformità della segnaletica deve essere interpretato anche in riferimento ad altri elementi, quali ad esempio le modalità di installazione. Il disordine della segnaletica lungo le strade può infatti dipendere:

a) dal fatto che i segnali, a volte lungo lo stesso itinerario, sono installati ad altezze diverse, in contrasto con quanto previsto all'art. 81 del Regolamento;

b) dall'impiego di segnali di diverso formato senza che ve ne sia la necessità (art. 80 reg.);

c) dall'uso di segnali con caratteristiche di rifrangenza diverse tra loro anche sullo stesso sostegno (art. 79 reg.).

Altro elemento di disomogeneità è riconducibile alla non corretta collocazione, sullo stesso sostegno, di più segnali. Invero quando è necessario porre sullo stesso sostegno due segnali di diversa natura (art. 82 reg.) è opportuno che questi siano collocati con i criteri stabiliti dal regolamento: dall'alto verso il basso, prima quello di pericolo e quindi quello di prescrizione (art. 84 reg.); se sono entrambi di prescrizione, valgono le seguenti priorità: precedenza - divieto - obbligo. Analogamente, per i gruppi unitari di intersezione (art. 128 reg.) è necessario organizzare il sistema in modo da rispettare rigorosamente la gerarchia segnaletica per direzioni (diritto - sinistra -

destra), e all'interno della stessa direzione la gerarchia per colori (bianco - verde - blu - marrone - nero).

Altrettanto irregolare è l'impiego di segnali di pericolo installati in circostanze o situazioni che pericolose non sono. Vale la pena di ricordare (art. 84 reg.) che *«i segnali di pericolo devono essere installati quando esiste una reale situazione di pericolo sulla strada, non percepibile con tempestività da un conducente che osservi le normali regole di prudenza»*.

Segnalando come pericolose situazioni che non lo sono, si inducono gli utenti della strada a considerare come inattendibili tali segnali e quindi a non rispettarli, anche quando il pericolo è reale.

Del pari incongruo è spesso l'impiego dei segnali di precedenza, in particolare il segnale di *«fermarsi e dare precedenza»*. L'art. 107 del regolamento prescrive che tale segnale deve impiegarsi nelle intersezioni *«ove non sia stato possibile garantire condizioni di sufficiente visibilità, o comunque in situazioni di particolare pericolosità»*. Troppe volte il segnale è impiegato al posto del *«dare precedenza»*, pur in condizioni normali e con visibilità garantita, nella erronea convinzione che in tal modo si sia attuata una più rigorosa regolazione del traffico.

E' stata anche rilevata una non infrequente coesistenza di segnali vecchi con altri nuovi, incompatibili con i primi, oppure disposti in maniera che gli uni occultano gli altri. Ciò denota una mancanza di coordinamento che causa errori e confusione nei confronti degli utenti della strada.

### ***5.3 Impieghi non corretti della segnaletica stradale verticale***

Aspetti di notevole rilievo che riguardano l'impiego non corretto della segnaletica stradale verticale possono essere così sintetizzati:

- a) utilizzo di segnaletica con simboli o segni non previsti dal regolamento;
- b) difformità nell'impiego dei segnali rispetto alle prescrizioni regolamentari;
- c) impiego di segnali in situazioni che non ne richiedono l'utilizzo.

#### ***5.3.1 Utilizzo di segnaletica con simboli o segni non previsti dal regolamento***

Sono state rilevate situazioni in cui vengono posti in opera segnali stradali che non trovano alcun riscontro con la simbologia, le dimensioni, i colori e le forme previsti dalle norme regolamentari, peraltro strettamente conformi agli Accordi internazionali in materia.

In tali casi i segnali non hanno efficacia regolatrice della circolazione, e non trasmettono alcun utile messaggio.

Un esempio tipico riguarda l'adeguamento della segnaletica prevista per i passi carrabili. Un passo carrabile non correttamente segnalato e quindi non regolamentare (art. 120 reg.), non determina l'obbligo di rispettarlo da parte degli utenti della strada. Per altro verso l'impiego di segnali non regolamentari costituisce violazione all'art. 38 o 45 del Codice, secondo i casi, con sanzioni a carico di chi li ha installati.

### ***5.3.2 Difformità nell'impiego dei segnali rispetto alle prescrizioni regolamentari***

In materia di segnalazioni stradali, ogni forma di empirismo deve essere bandita perché dannosa per la sicurezza della circolazione e per la disciplina del traffico.

Ricorre sovente l'impiego di segnali non compatibili e il mancato utilizzo di segnali appropriati, ovvero con forme, formati, dimensioni, colori e simboli non coerenti con le aree di impiego (ad. es. segnaletica direzionale urbana in ambito extraurbano e viceversa), utilizzo reiterato di iscrizioni, quando invece esistono simboli che rendono più immediata la comprensione del segnale o del suo pannello integrativo, utilizzo di «*segnali compositi*» (art. 80 reg.) che riportano più simboli di dimensioni troppo piccole perché sia possibile leggerli alla distanza necessaria per attuare l'istruzione in essi contenuta.

Nel campo della segnaletica di indicazione extraurbana sono evidenti le carenze specialmente riferite ai segnali di preavviso di intersezione, in particolare per la perdita di «*itinerario*». Invero nella successione di più intersezioni si hanno spesso indicazioni diverse; a volte viene indicata la località più remota, a volte quella più vicina: in tali condizioni l'utente della strada nel ritenere di avere sbagliato itinerario potrebbe effettuare brusche manovre che possono anche comportare situazioni di pericolo.

Altre irregolarità dei segnali di indicazione sono riferibili ad un eccesso di informazioni, con errata impaginazione, con utilizzo di alfabeti non regolamentari, con caratteri di spessore non adeguato o spaziature errate che nell'insieme rendono difficile la lettura (vedi tabella II 16 reg. e ss.).

Altra irregolarità molto frequente riguarda i segnali di direzione extraurbani e quelli urbani che indicano destinazioni extraurbane. Pur essendo esplicitamente previsto (art. 128 reg.) che è necessario riportare sul cartello la distanza in chilometri, nella gran parte dei casi tale prescrizione è ignorata.

Ulteriore anomalia è costituita dal numero eccessivo di segnali nello stesso impianto con commistione di segnali diversi per caratteristiche di visibilità o con contenuto pubblicitario. Si richiama in proposito il rispetto della norma di cui all'art. 77 del Regolamento.

L'effetto negativo del descritto fenomeno sta nella impossibilità da parte dell'utente di percepire correttamente e con immediata utilità il messaggio del segnale stesso. Talvolta, specie nelle intersezioni, l'indecisione dovuta alla non perfetta e tempestiva percezione dell'informazione può essere causa di intralcio o di pericolo.

Appare anche inappropriato, in molti casi, l'uso del segnale di divieto di fermata quando basterebbe il segnale di divieto di sosta. E' sufficiente una più attenta lettura delle stesse definizioni di «fermata» e di «sosta» sancite all'articolo 157 del Codice per comprenderne la differenza. Il segnale di divieto di fermata è da impiegarsi solo in quei casi in cui anche una breve interruzione della marcia, quale quella per la salita e la discesa di un passeggero dall'auto, ovvero per chiedere una informazione, può causare intralcio alla circolazione. Negli altri casi è sufficiente il divieto di sosta.

Di recente si è anche verificato un abuso nell'impiego, specie nei segnali di inizio e fine dei centri abitati, di iscrizioni in forma dialettale. Va segnalato, al riguardo, che il Regolamento (art. 125 reg.) e gli accordi internazionali ammettono solo nelle zone bilingue la possibilità di riportare le iscrizioni in massimo due «*lingue*» ufficialmente riconosciute, per essi la forma dialettale non è consentita.

Anche l'installazione dei segnali «*nome-strada*» (art. 133 reg.) non ha sempre avuto la giusta attenzione da parte dei Comuni. Si tratta di un segnale di grande utilità, dal momento che spesso le normali targhe toponomastiche su pareti non sono visibili dagli utenti della strada. In proposito va rammentato che la deroga contenuta nel comma 2 del citato articolo di Regolamento è da intendersi, ad avviso di questo Ministero, limitata ai centri storici o comunque a quelle zone centrali delle città di particolare pregio storico, architettonico, ambientale, sempreché le tradizionali targhe toponomastiche siano chiaramente visibili. Una diffusa e corretta installazione dei segnali «*nome-strada*» ha certamente anche l'effetto di ridurre l'abnorme proliferare di cartelli pubblicitari che indirizzano verso esercizi commerciali situati in determinate strade. La possibilità di individuare con facilità la strada renderebbe inutili ulteriori messaggi pubblicitari.

E' anche molto diffuso l'utilizzo di segnali con l'indicazione di servizi utili per gli utenti della strada. Sono segnali che a norma dell'art. 136 del regolamento sono soggetti ad autorizzazione dell'ente proprietario della strada e possono essere installati solo in prossimità del servizio segnalato.

Capita sovente invece di vederli installati anche a molti chilometri di distanza, il che costituisce una evidente violazione delle norme di impiego di tali segnali. Si tratta, peraltro, dell'unico caso in cui la norma consente l'abbinamento di un segnale stradale con un messaggio pubblicitario indicante la denominazione del gestore del servizio segnalato nello spazio sotto il simbolo del servizio stesso.

Occorre chiarire, per il caso specifico, che si tratta pur sempre di un segnale e quindi soggetto alle modalità di installazione della segnaletica stradale: se però vi è l'indicazione del gestore è anche soggetto ad imposta sulla pubblicità.

Situazione analoga si incontra nel caso di segnali turistici, territoriali ed industriali.

In questo caso le norme di installazione sono descritte nell'art. 134 del Regolamento.

Questi segnali sono soggetti ad autorizzazione dell'ente proprietario della strada e possono essere collocati solo sull'itinerario che conduce direttamente al luogo segnalato e, salvo casi di impossibilità, a non più di 10 chilometri di distanza.

Anche per questa tipologia di segnali si assiste ad innumerevoli casi di violazione, particolarmente evidenti ed inappropriati nel caso di segnali industriali.

Il Regolamento consente l'impiego del segnale di «zona di attività» come un normale segnale di direzione, mentre le singole attività possono essere indicate all'interno della «zona». La consuetudine di autorizzarne l'installazione anche sulle strade esterne alla zona industriale è una pratica di larga diffusione che deve essere riportata alla correttezza regolamentare. Casi specifici di attività industriale isolata possono essere ammessi solo per situazioni particolari soggette ad una puntuale istruttoria da parte dell'ente proprietario della strada, che valuterà la necessità di indicarla come segnale stradale in funzione della utilità per la generalità degli utenti della strada interessata.

Un ulteriore esempio di impiego di segnali difformi rispetto alle prescrizioni regolamentari riguarda il segnale di «area pedonale».

Tali aree sono individuate per garantire il movimento dei pedoni nelle migliori condizioni di sicurezza tanto che il Regolamento ammette solo specifiche e limitate deroghe per la circolazione di utenze diverse.

Risultano invece casi frequenti di aree pedonali nelle quali sono previste ulteriori deroghe rispetto a quelle previste dal regolamento, vanificando così il principio alla base del segnale. In tali casi evidentemente è stata scelta un'erronea segnaletica perchè quella più aderente risulta essere il segnale di «zona a traffico limitato».

### 5.3.3 *Impiego di segnali in situazioni che non ne richiedono l'utilizzo*

L'impiego superfluo dei segnali è una pratica molto diffusa, riscontrabile su qualsiasi tipo di strada, dalle autostrade alle strade locali.

La corretta tecnica di installazione dei segnali stradali richiede soprattutto che sia posto in opera il segnale, ancorché integrato da pannelli, esclusivamente del tipo richiesto dalla situazione che si intende disciplinare o segnalare.

**In particolare, quando una norma di comportamento prescrive un divieto o un obbligo per l'utente della strada, il segnale verticale avente lo stesso significato è superfluo, anzi, in molti casi, produce un effetto diseducativo sull'utenza. Infatti, quando il segnale manca, in una situazione analoga a quella in cui è stato erroneamente posto in opera, può nascere nell'utente il dubbio sulla necessità di dover rispettare o meno l'obbligo o il divieto.**

Un esempio di questo caso è il segnale di divieto di fermata o di sosta, talvolta con pannello aggiuntivo, posto spesso all'inizio delle gallerie dove per norma generale (art. 158 cod. str.) è vietata sia la fermata che la sosta, o sulle corsie di emergenza dove per norma generale (art. 176 cod. str.) è vietata la sosta. E' evidente che la mancanza di questo segnale, nelle stesse condizioni di posa e magari sullo stesso itinerario, può indurre l'utente a comportarsi in modo diverso.

Va anche censurato un altro caso di spreco e di uso improprio di segnali molto diffuso. Si tratta dei segnali di «*limite*» massimo di velocità 50 Km/h (fig. II.50 reg.) e di divieto di segnalazioni acustiche (fig. II.51 reg.) in abbinamento ai segnali di «*inizio centro abitato*» (fig. II.273 reg.).

Poiché nel segnale di «*inizio centro abitato*» sono, invero, già insite le due prescrizioni richiamate, ne deriva che i due cartelli risultano inutili. La ripetizione del «*limite massimo di velocità 50 Km/h*» su strade interne ai centri abitati non ha, per le ragioni esposte in precedenza, alcun senso.

Si rammenta inoltre che sono vietate aggiunte di qualsiasi natura al segnale di inizio centro abitato, quali quelle di comune denuclearizzato, gemellaggi con altre località, appartenenza a comunità particolari, ed altre indicazioni quali città del vino o similari, ecc.

Analogamente non ha senso impiegare segnali stradali per indicare ovvie situazioni, come ad esempio l'impiego del segnale «*percorso pedonale*» (fig. II.88 reg.) su un marciapiede rialzato che con ogni evidenza è destinato ai pedoni, ovvero il segnale

«*attraversamento pedonale*» (fig. II.303, reg.), in corrispondenza di intersezioni o di attraversamento regolato da impianto semaforico.

Cartelli superflui sono anche i pannelli integrativi che ribadiscono lo stesso concetto o i limiti del segnale principale. Alcuni esempi significativi sono i seguenti:

a) utilizzo dei pannelli «0-24» e/o pannello «*rimozione coatta*» posti al di sotto del segnale di divieto di fermata. Sia l'uno che l'altro sono inutili, da soli o insieme, in quanto il segnale di divieto di fermata ha validità permanente e di per se comporta la rimozione (art. 120, comma 1, lettera b, del reg.)

b) segnali di pericolo con pannelli integrativi che ribadiscono il significato del simbolo del segnale stesso, ad esempio:

- pannello integrativo con la dicitura «*raffiche di vento*» o «*vento forte*» in abbinamento con il segnale di fig. II.33

- pannello integrativo con la dicitura «*strada dissestata*» o «*strada deformata*» in abbinamento con il segnale di fig. II.1

- pannello integrativo con la dicitura «*caduta massi*» in abbinamento ai segnali di figg. II.30/a e 30/b

- pannello integrativo con la dicitura «*strada sdruciolevole*» in abbinamento al segnale di fig. II.22

c) pannello distanziometrico «*150 metri*» abbinato ai segnali di pericolo in ambito extraurbano che devono essere normalmente posti a tale distanza

d) pannello indicante «*inizio*» (fig. II.5/a1 e 5/b1) in abbinamento con segnali prescrittivi che hanno validità già, di per se stessi, dal punto in cui sono installati; e pannello integrativo di «*fine*» (figg. II.5/a3 e 5/b3) posto in abbinamento con il segnale di fine prescrizione (figg. II.70, 71, 72, 73); ovvero segnale di «*fine prescrizione*» in corrispondenza di una intersezione

#### **5.4 Impieghi non corretti della segnaletica stradale orizzontale**

L'importanza della segnaletica orizzontale non è sempre percepita dagli Enti proprietari di strade. Infatti è abbastanza evidente che non sempre detta segnaletica è sufficiente a garantire sicurezza nella circolazione, specie in condizioni notturne o di scarsa visibilità, condizioni, queste, nelle quali si avverte come indispensabile la necessità di una guida ottica continua.

Fonte di confusione è, inoltre, il permanere in opera di strisce di margine di colore giallo in quanto, ormai, l'unificazione del sistema prevede solo strisce bianche, salvo i casi di segnaletica temporanea o di corsie specializzate (artt. 35 e 141 reg.).

In tale situazione l'utente, ritenendo di essere in presenza di un cantiere stradale potrebbe adottare una condotta di guida

eccessivamente prudente, con la conseguenza di causare intralcio alla circolazione.

### ***5.5 Impieghi non corretti della segnaletica stradale luminosa***

Un richiamo particolare merita la segnaletica semaforica che dopo molti anni dall'entrata in vigore delle norme che la disciplinano e oltre tre anni dalla scadenza del termine di adeguamento, viene mantenuta con simboli e funzionamento non conformi alle nuove disposizioni regolamentari (artt. 159 e 169 reg.). Costituiscono esempio di tali difformità le lanterne per l'attraversamento pedonale, ancora del vecchio formato e tipo, il funzionamento delle luci con la contemporaneità del giallo e del verde, che comporta peraltro anche un maggior consumo di energia, e l'impiego irregolare delle lanterne di corsia.

A volte sullo stesso itinerario si hanno sistemi di regolazione atualizzati ed altri non ancora aggiornati con evidente disagio e confusione per l'utente della strada.

### ***5.6 Impieghi non corretti della segnaletica stradale complementare***

Tra i dispositivi di segnaletica complementare una menzione particolare meritano quelli che sostituiscono o integrano la segnaletica orizzontale e i dispositivi per segnaletica complementare, quali, ad esempio, delimitatori di corsia, dossi di rallentamento della velocità e dissuasori di sosta.

Si tratta, in genere, di dispositivi che per loro natura presentano un ingombro che sporge dalla piattaforma stradale e, pertanto, gli Enti proprietari devono evitare che costituiscano pericolo per la circolazione. Il loro utilizzo deve essere oggetto di grande attenzione e la loro installazione deve avvenire con le modalità e nei limiti previsti dal Regolamento.

Occorre anche tenere presenti le condizioni climatiche e di localizzazione, per evitare, ad esempio, che in inverno il passaggio di mezzi sgombraneve porti alla loro rimozione con conseguenti oneri per il ripristino, oppure che il loro sormonto da parte delle ruote dei veicoli in transito possa generare pericolose vibrazioni nelle zone circostanti ed eventualmente danneggiare edifici o gli stessi veicoli.

I chiodi o le calotte (art. 154 reg.) possono essere impiegati solo con il significato di linea continua, e non sono consentite altre utilizzazioni.

I dispositivi integrativi di segnaletica orizzontale (art. 153 reg.), molto utili in zone singolari o soggette a nebbie frequenti, devono

essere dello stesso colore della segnaletica che rafforzano. I cordoli prefabbricati che delimitano le corsie riservate agli autobus o le piste ciclabili (art. 178 reg.) devono essere installati con continuità, alla stessa maniera della linea gialla continua che sostituiscono, e devono essere mantenuti in opera in modo che siano sempre visibili, ad evitare incidenti da parte di utenti distratti. Allo stesso modo, altri tipi di cordoli od isole di traffico devono essere resi particolarmente visibili, specie nelle testate.

I dissuasori di sosta (art. 180 reg.) devono essere autorizzati ed installati in modo che ne sia sempre garantita la visibilità anche in condizioni notturne, adottando profili, colorazioni e modalità di impiego che li rendano particolarmente visibili.

Una attenzione particolare meritano i dossi di rallentamento della velocità (art. 179 reg.). Poiché è frequente un loro utilizzo indiscriminato (mentre il regolamento ne prevede l'impiego in casi particolari e con modalità di segnalamento molto precise), occorre che l'ordinanza che ne dispone l'impiego sia opportunamente motivata, e che si tenga conto degli inconvenienti innanzi esposti per la loro localizzazione.

E' indispensabile il presegnalamento dei dossi stessi con colori, forme e dimensioni conformi a quanto previsto nel regolamento.

I dossi prefabbricati devono essere approvati; quelli eventualmente collocati su itinerari di attraversamento dei centri abitati, lungo le strade più frequentemente percorse dai veicoli di soccorso, di polizia o di emergenza, o lungo le linee di trasporto pubblico, devono essere rimossi.

Si rammenta che il loro permanere in opera, in caso di incidenti riconducibili alla loro collocazione, può dar luogo a responsabilità in capo a chi ne ha disposto la collocazione o a chi non ne ha disposto la rimozione.

### ***5.7 Segnaletica temporanea***

Tra gli impieghi di segnaletica non regolare, un particolare accento deve essere posto su quella temporanea ed in particolare su quella impiegata nei cantieri stradali. Ciò in quanto si assiste normalmente, specie sulla viabilità ordinaria o nei centri abitati, ad una scarsa attenzione sia dell'Ente proprietario che dell'esecutore materiale dei lavori, circa l'impiego di materiali idonei allo scopo.

**La presenza di un cantiere sulla strada costituisce un'anomalia al normale svolgersi della circolazione; di qui la necessità di far sì che gli utenti della strada abbiano tempestivamente e con chiarezza le necessarie informazioni sul come comportarsi.**

**Paradossalmente, ad una situazione che richiede il massimo di informazioni, corrispondono normalmente i segnali meno efficienti in termini di qualità e di collocazione. Vengono troppo spesso impiegati segnali usurati, deformati e collocati in modo da risultare scarsamente visibili. Tale fenomeno risulta ancora più aggravato di notte o in condizioni di scarsa visibilità, anche perché i dispositivi luminosi impiegati per migliorare la visibilità sono sovente scadenti e non sono tra quelli approvati da questo Ministero a norma dell'art. 36 del Regolamento.**

La segnaletica orizzontale provvisoria prevista per i cantieri di lunga durata (più di 7 giorni lavorativi) è anch'essa troppo spesso di qualità scadente e non in armonia con le disposizioni dell'art. 35 del Regolamento. **Di rado infatti vengono utilizzati prodotti rimovibili che evitano la confusione che può nascere quando il cantiere viene rimosso e restano visibili tracce di segnali orizzontali temporanei unitamente a quelli permanenti.** A volte, di contro, si assiste al tracciamento di segnaletica orizzontale temporanea anche quando questa non è necessaria, non essendo quella permanente presente in contrasto con il regime provvisorio di circolazione.

La scarsa cura per questo tipo di segnaletica si manifesta anche quando si osserva la presenza, in zona di cantiere, di segnali permanenti e provvisori in contrasto fra loro, con ovvia confusione dell'utente della strada. In altre circostanze, poi si è avuto modo di constatare che permangono i segnali provvisori anche una volta cessate le cause che ne hanno giustificato la messa in opera.

**Ovviare alle carenze richiamate nei precedenti paragrafi e nel presente non comporta grandi sforzi, nè grandi spese, essendo sufficiente una comune diligenza del personale preposto, sia dell'Ente proprietario della strada che degli organi di polizia stradale, oltre che degli esecutori dei lavori. Per contro si ottiene certamente una maggiore sicurezza e non si incorre nelle responsabilità in caso di incidenti le cui cause potrebbero essere attribuite alle carenze sinteticamente descritte.**

## **§6. PIANO DI ADEGUAMENTO DELLA SEGNALETICA E PROGETTI DI SEGNALAMENTO**

### ***6.1 Necessità dell'adeguamento***

I segnali devono essere percepiti tempestivamente, letti correttamente, in modo inequivocabile ed in tempo utile perché l'efficienza e la sicurezza della circolazione dipendono anche dalla qualità delle informazioni che sono trasmesse all'utente della strada.

L'utente deve infatti poter disporre di tutti gli elementi necessari per operare le sue scelte dipendenti dal messaggio ricevuto dalla segnaletica. Per conseguire questo risultato occorre studiare attentamente ogni segnale in relazione alla sua collocazione affinché il messaggio trasmesso sia facilmente comprensibile evitando, soprattutto per i segnali di indicazione, la tendenza ad installare segnali di dimensioni minime standardizzate che, tuttavia, potrebbero risultare utili in peculiari condizioni ambientali.

Si richiama la particolare attenzione degli Enti proprietari in genere ed in particolare dei Comuni sulla necessità di adottare un tempestivo piano di adeguamento, non essendo tollerabili le inadempienze richiamate nel precedente capitolo 5. In difetto di tale adempimento ed in caso di grave pericolo per la sicurezza, potranno ricorrere le condizioni per l'esercizio del potere sostitutivo previsto all'articolo 5, comma 2, del Codice.

### ***6.2 Necessità ed opportunità dei progetti di segnalamento***

Per conseguire l'obiettivo di una corretta utilizzazione dei segnali stradali, il progetto di segnalamento è strumento indispensabile per organizzare nel modo più congruo e razionale le informazioni utili e necessarie a garantire la sicurezza nella guida (art. 77, comma 2, reg.).

Dal parco segnaletico esistente si evidenzia invece che il segnalamento stradale, sia in campo urbano che extraurbano, non è espressione di uno specifico progetto, ma rappresenta piuttosto il risultato di interventi saltuari e spesso disomogenei tra di loro.

Per evitare che siffatti eventi si ripetano nel futuro, è necessario predisporre progetti organici di segnalamento stradale (art. 77 reg.), affidati a tecnici specializzati, dei propri uffici tecnici del traffico o esterni, idonei a valutare le diverse soluzioni

**possibili, scegliendo quelle tecnicamente ed economicamente più valide.**

In proposito occorre aggiungere che l'opera di questi tecnici specializzati appare tanto più necessaria in quanto il traffico, a seconda che si svolga su strade urbane od extraurbane, presenta caratteristiche ed esigenze diverse che, per essere soddisfatte, richiedono una differente impostazione dei relativi piani o progetti di segnalamento con l'adozione di criteri diversi in ordine alla posa in opera dei segnali.

Il progetto di segnalamento, essendo riferito nella quasi totalità dei casi ad opere pubbliche, deve essere in armonia anche con le norme vigenti in materia di progettazione ed esecuzione. Si richiama in particolare l'aspetto procedurale nelle sue varie fasi, fino alla migliore definizione esecutiva dell'intervento.

**In ogni caso è necessario che sia assicurata la maggiore uniformità possibile nei criteri di scelta dei segnali e della loro installazione.**

Qualunque problema possa sorgere nella fabbricazione dei segnali e qualunque perplessità si manifesti nella svariata casistica della scelta del segnale appropriato ad ogni situazione, potranno essere risolti nel quadro della indispensabile uniformità sul piano nazionale.

Ove dovessero sorgere perplessità sulla corretta fabbricazione e impiego, gli interessati potranno comunque prospettare il caso all'Ispettorato generale per la circolazione e sicurezza stradale, cui è demandato il controllo ispettivo sull'intera segnaletica stradale anche attraverso i competenti uffici periferici presso i Provveditorati regionali alle OO.PP.

## **§7. CONTROLLO DELL'EFFICIENZA E MANUTENZIONE DELLA SEGNALETICA**

### **7.1 Controllo dell'efficienza della segnaletica**

Il controllo tecnico della segnaletica previsto dagli artt. 37 e 38 del Codice consiste nella delicata e costante azione che l'ente deve assicurare per mantenere a livello ottimale le condizioni di manutenzione e di efficienza della segnaletica stradale nella sua più ampia accezione: verticale, orizzontale, luminosa e complementare.

All'Ente proprietario, in forza delle richiamate norme del Codice e delle considerazioni che precedono, spetta:

- a) la ricognizione di tutta la segnaletica esistente e del suo stato di manutenzione e di efficienza;
- b) la verifica delle condizioni di impiego dei segnali stradali in opera e riscontro della loro durata ai fini della «*vita utile*»;
- c) il riscontro sull'opportunità di eliminare segnali non congruenti, non necessari o non più rispondenti alle situazioni e condizioni della strada;
- d) la verifica della segnaletica in opera in rapporto alla disciplina prevista dai relativi provvedimenti amministrativi;
- e) il riesame e lo studio della effettiva esigenza di segnaletica per le specifiche situazioni di circolazione;
- f) la verifica periodica di valutazione della rispondenza della segnaletica di indicazione alle esigenze del traffico e alle necessità dell'utenza;
- g) la progettazione, per aree omogenee, di sistemi di segnalamento appropriati, conformi alla normativa vigente e soprattutto di miglioramento dell'arredo della strada nell'interesse generale dell'utenza e della sicurezza stradale.

### **7.2 Obbligo della manutenzione della segnaletica stradale.**

La manutenzione della segnaletica stradale è un compito specifico dell'Ente proprietario e di estrema importanza al fine di garantire la sicurezza e la fluidità di circolazione. Premesso che l'attività manutentoria va considerata nella sua comune distinzione di ordinaria e straordinaria, in questa sede occorre soffermarsi sulla manutenzione ordinaria, intesa come l'insieme di tutti quegli interventi che non modificano il progetto originario.

Tale manutenzione implica la cura costante di tutti gli elementi di segnalamento che costituiscono la dotazione di arredo, che riguarda sia la segnaletica verticale, sia quella orizzontale e, necessariamente, tutta l'altra complementare nonché gli impianti di semafori o di segnali luminosi.

**E' indispensabile che gli Enti proprietari delle strade porgano la massima cura nell'assicurare una continua e accurata «assistenza» al cospicuo patrimonio di arredo stradale, che richiede, come qualunque installazione, una adeguata manutenzione (anche per conseguire utili economie di gestione) e la verifica periodica delle condizioni di efficacia.**

Sono tuttora visibili segnali stradali di vecchio tipo, usurati, scoloriti o difformi da quelli previsti dalle norme, che non sono stati rimossi neppure in occasione della posa in opera di nuovi segnali, mentre la manutenzione della segnaletica verticale costituisce un impegno di per sé periodico dovuto alla vita utile dei segnali.

L'azione di degrado degli agenti atmosferici, l'usura prodotta dal traffico, i danni conseguenti ad atti vandalici o ad urti sulle superfici utili, che pongono a nudo il sottostante supporto, sono deficienze che possono essere adeguatamente eliminate con una costante opera di controllo e di manutenzione.

Non sembra inutile ribadire, al riguardo, quanto previsto all'art. 82, comma 2 del Regolamento, in merito alla necessità che i sostegni dei segnali siano dotati, nel caso di sezione circolare, di dispositivo inamovibile antirotazione del segnale rispetto al sostegno e del sostegno rispetto al terreno. Ciò, al fine di contrastare la diffusa e deleteria pratica, specie in ambito urbano, della rotazione del segnale a causa di azioni vandaliche.

**Alla diligenza con la quale gli Enti proprietari delle strade devono provvedere alla posa in opera della segnaletica, deve corrispondere identica cura del patrimonio segnaletico per mantenerlo sempre in piena efficienza.**

Particolare attenzione dovrà essere posta affinché i segnali siano sempre visibili, ad esempio recidendo i rami e gli arbusti che determinano una pericolosa azione schermante. Tale circostanza va controllata sul posto, a partire dalla distanza utile dalla quale il segnale deve essere avvistabile.

**Particolarmente soggetta all'usura è la segnaletica orizzontale per la quale più frequente dovrà risultare l'opera di rifacimento per assicurarne sempre la piena visibilità.**

La frequenza dei rifacimenti dipende dal tipo della pavimentazione, dalla composizione e dalle modalità di applicazione dei materiali, nonché dalle condizioni climatiche e dall'intensità del traffico.

Particolare cura deve essere posta al ripristino delle linee discontinue in modo che i nuovi segmenti coincidano il più esattamente possibile con quelli preesistenti, cosicché i segni appaiano chiari e nitidi, senza possibilità di ridotta od erronea percezione. Un attraversamento pedonale eccessivamente degradato può risultare invisibile al conducente di un veicolo, mettendo così a repentaglio l'incolumità dei pedoni che lo impegnano con illusoria sicurezza.

## §8. REPERIMENTO DEI FONDI NECESSARI PER LA GESTIONE DELLA SEGNALETICA

### *8.1 Adempimenti amministrativi per la destinazione dei proventi delle sanzioni pecuniarie*

Sulla base dei criteri fissati dall'articolo 208, commi 2 e 4 del Codice, gli Enti proprietari di strade, quali le Province e i Comuni, sono tenuti a determinare annualmente con delibera della giunta le quote dei proventi delle sanzioni amministrative pecuniarie da destinare al miglioramento della circolazione sulle strade, al potenziamento e alla manutenzione della segnaletica stradale.

In tal modo almeno in parte possono essere reperiti i fondi necessari per curare adeguatamente il mantenimento della segnaletica stradale. Tuttavia, ove non sia sufficiente tale reperimento di fondi per le esigenze della rete stradale dell'Ente, sussiste comunque l'onere di copertura di tali spese mediante le previsioni ordinarie di bilancio.

Va ricordato altresì che l'art. 393 del regolamento fa obbligo agli Enti locali di istituire un apposito capitolo di bilancio, di entrata e di uscita.

Per le somme introitate e per le spese effettuate ogni anno dovrà essere fornito rendiconto finale al Ministero dei lavori pubblici da parte degli Enti locali che hanno tale obbligo.

Al riguardo, poichè la quasi totalità delle province e dei comuni è inadempiente per quanto attiene alle comunicazioni dovute al Ministero dei lavori pubblici ai sensi del comma 4 dell'art. 208 del Codice e del comma 2 dell'art. 393 del Regolamento, tale inadempimento, se sintomatico della carenza del prescritto rendiconto, è suscettibile di apposite sanzioni e, se del caso, di denuncia di eventuale danno all'Erario.

### *8.2 Copertura finanziaria delle spese per la segnaletica. Impiego irregolare dei proventi delle sanzioni pecuniarie*

Il finanziamento delle opere relative al segnalamento stradale fa parte delle scelte di politica finanziaria che ogni amministrazione proprietaria di strade determina per assicurare il mantenimento ed il potenziamento della strada nel suo complesso. Normalmente sono comprese le opere sussidiarie relative alle pertinenze, all'arredo ed ai servizi. Spetta quindi agli uffici preposti alla viabilità o al traffico

**prevedere annualmente, nelle previsioni di bilancio, o nel Piano Economico di Gestione, le necessarie risorse per far fronte all'ordinaria e straordinaria manutenzione dell'arredo stradale e della segnaletica stradale in particolare.** Queste spese non possono, ad avviso di questo Dicastero, non considerarsi tra quelle primarie per il funzionamento dei servizi essenziali trattandosi di finalità di ordine generale che investe l'aspetto più delicato della sicurezza pubblica in generale e della mobilità stradale in particolare.

**Poiché è accertato che circa il 70% degli incidenti stradali avvengono lungo le strade urbane, deve ritenersi impegno prioritario dei Comuni il finanziamento necessario per far fronte alle esigenze in argomento per ottenere un efficace abbattimento dell'alto tasso di sinistrosità che si registra annualmente.** Pertanto, si richiama l'attenzione in particolare dei più grandi Comuni, sulla tassatività della destinazione dei proventi delle sanzioni pecuniarie, opportunamente riconosciute a loro favore, per far fronte a tutte le spese dirette alla manutenzione, al rinnovo dell'arredo e al mantenimento in condizioni ottimali di sicurezza della strada e delle sue pertinenze.

E' noto, peraltro, il non infrequente fenomeno di Enti locali, i quali, basando probabilmente le loro scelte su un non corretto esercizio della propria autonomia finanziaria, ritengono di gestire le somme introitate a norma dell'art. 208, comma 1, del Codice, devolvendole a finalità e scopi diversi da quelli indicati nel successivo comma 4, cioè «**al miglioramento della circolazione sulle strade, al potenziamento e miglioramento della segnaletica stradale.....**».

Si richiama, al riguardo, la particolare cura degli amministratori circa il corretto uso dei predetti fondi, allo scopo, tra l'altro, di non incorrere nelle conseguenti responsabilità.

## §9. CONSIDERAZIONE FINALE

Vale ricordare a tutti gli Enti proprietari che destinare risorse finanziarie in questo settore è fondamentale per raggiungere, seppure in via indiretta un generale risparmio in costi sociali che il Paese sopporta a causa della sinistrosità stradale. 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.

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.

Roma, 24 ottobre 2000

*Il Ministro:* NESI

*Registrato alla Corte dei conti il 7 dicembre 2000  
Registro n. 3 Lavori pubblici, foglio n. 70*

00A15766

# DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

## CORTE DEI CONTI

DECRETO 21 dicembre 2000.

Insediamiento della sezione centrale di controllo di legittimità su atti e la sezione centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato.

### IL PRESIDENTE

Visto l'art. 3, comma 2, del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 286;

Visto il regolamento che ha previsto la costituzione degli organi di controllo della Corte dei conti, approvato dalle sezioni riunite con deliberazione n. 14/DEL/2000 del 16 giugno 2000, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 156 del 6 luglio 2000;

Vista la deliberazione in data 18-19 dicembre 2000, con la quale il consiglio di presidenza della Corte dei

conti ha disposto l'insediamento, a decorrere dal 1° gennaio 2001, della sezione centrale di controllo di legittimità su atti e della sezione centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato;

Decreta:

La sezione centrale di controllo di legittimità su atti e la sezione centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato sono insediate a decorrere dal 1° gennaio 2001.

Il presente decreto verrà pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Roma, 21 dicembre 2000

*Il presidente:* STADERINI

00A15796