

# Malasegnaletica, una realtà sottovalutata

Il percorso ad ostacoli della normativa  
e le esigenze disattese degli operatori di mercato

**ATTI TAVOLA ROTONDA**

*Roma, 4 Novembre 2008*

Camera dei Deputati, Sala delle Colonne





*A cura di Ilaria Guidantoni con la collaborazione di Antonella Tozzi*

*Progetto grafico e impaginazione: Fabio Lunardon, Alessia Garbujo,  
Federazione ANIMA*

## **Ilaria Guidantoni, Moderatore**

Buongiorno. L'apertura dei lavori al Presidente dell'Associazione.

## **Paolo Cattorini, Presidente Assosegnaletica**

Il mio intervento vuol essere solo per portarvi il saluto di ASSOSEGNALETICA, associata ad ANIMA, Federazione che in ambito confindustriale raggruppa i costruttori di segnali verticali. Un ringraziamento va ai relatori che hanno accettato di confrontarsi in questo incontro che non vuole partire dai dati e dalle statistiche che denunciano l'obsolescenza e l'inadeguatezza della segnaletica; non vogliamo infatti proporre un benchmarking europeo della segnaletica, né piangerci addosso. Non parleremo di grandi sistemi, né di grandi investimenti perché non sono alla base delle problematiche che ci concernono, almeno in prima istanza. Ci chiederemo per contro cosa possiamo fare da subito per migliorare la segnaletica e per offrire un aiuto ai cittadini nel loro diritto fondamentale alla mobilità. Riteniamo infatti che con una segnaletica adeguata sia facile migliorare il rapporto costi-benefici nell'ottica di amministrare il territorio come un buon padre di famiglia.

Un ringraziamento particolare all'Onorevole Silvia Velo, Vice presidente della Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei Deputati, alla quale dobbiamo l'ospitalità in questa sede prestigiosa.

**Moderatore.** Introducendo i lavori mi corre l'obbligo di ringraziare l'Associazione per la promozione di questo dibattito e per avermi voluta nella regia. Non parleremo di sicurezza stradale in senso generale ma di segnaletica per la sicurezza stradale, questo l'approccio scientifico scelto da ASSOSEGNALETICA per affrontare il nodo della malasegnaletica. Vi porto i saluti del Ministro alle Infrastrutture e Trasporti, Altero Matteoli, che mi ha annunciato informalmente la concessione del Patrocinio da parte del Ministero alla nostra iniziativa. Si tratta di un riconoscimento importante per l'Associazione perché il dibattito di oggi è una tappa di un percorso che intende compiere per il rilancio del segnale quale dotazione tecnico-logistica di sicurezza fondamentale, quanto sottostimata. L'auspicio è di trasformare la malasegnaletica: in programma per il 2009 la Campagna di primavera "Segnale sicuro" della quale parleremo nei lavori della mattinata e per la quale è stato chiesto il Patrocinio del Ministero.

Tra i ringraziamenti, un saluto all'Onorevole Laura Froner, Vice presidente Attività produttive della Camera dei Deputati che ha voluto essere con noi, nonostante le votazioni in atto, anche in qualità di amministratore del territorio essendo stata per 8 anni sindaco di un paese del Trentino, forse la sola regione virtuosa d'Italia per la segnaletica. Un ultimo ringraziamento alla squadra che ha lavorato per l'organizzazione dell'incontro odierno che in questi mesi, tra Roma e Milano, si è mossa in modo coeso ed armonico; infine grazie alla stampa che, già nei giorni che hanno preceduto l'incontro di oggi, "è stata con noi", forse anche in modo inaspettato, al di là del fatto che il segnale è poco riconosciuto, la Cenerentola degli appalti.

Ora si evidenzia che la domanda di segnaletica esiste, anche se forse non in termini di quantità: non si tratta di aumentare la segnaletica che spesso, anzi, è sovrabbondante, ma di ridisegnare il piano di segnalamento delle città. Tale constatazione può rappresentare lo stimolo per trasformare una minaccia in opportunità per i produttori di segnali in termini di vivibilità e competitività delle città. Sarà il rappresentante di ASSOSEGNALETICA a scendere nel dettaglio della proposta operativa dell'Associazione.

In premessa vi dico che non si tratta di un approccio settoriale perché si sa che la battaglia per la sicurezza stradale non può che essere una lotta integrata a più livelli, ma intende applicare un metodo scientifico, globale e non più parlare in termini generici di



sicurezza stradale. Prima di lasciare la parola ai relatori vorrei ringraziare la stampa che è stata partner in questo incontro cominciando dal settimanale “Corriere dei Trasporti” in edicola nelle principali città il lunedì; quindi grazie a “Il Tempo” con un viaggio – come poi ascolteremo – iniziato nella segnaletica della Capitale lo scorso agosto e che prosegue; quindi al mensile “Le Strade” (edizioni La Fiaccola) che ha seguito l’Associazione fin dalla sua costituzione con una pagina mensile dedicata. L’idea dell’Associazione, che credo di interpretare è di costruire con la stampa un percorso comune, com’è già avvenuto con il quotidiano romano “Il Tempo”.

La parola passerà poi ai politici perché il punto di vista legislativo definisce i binari del percorso da seguire. Senza anticipare troppo i contenuti che saranno trattati, mi permetto di dare qualche input a cominciare dal fatto che non esiste tanto un problema di normativa adeguata, come poi avremo modo di apprendere dal Direttore generale Direzione Sicurezza stradale del Ministero Infrastrutture e Trasporti, Sergio Dondolini, né primariamente di stanziamento di risorse; quanto di rapporto tra responsabilità e obblighi nella gestione delle strade, in particolare per quanto attiene la manutenzione. In primo piano emerge la necessità di rendere cogenti le sanzioni e responsabilizzare i principali gestori della manutenzione stradale, comuni e province, spesso indicati come autori di comportamenti non virtuosi. Oltre che sul banco degli imputati però forse i comuni in particolare, gli enti locali in generale, dovrebbero tornare sui banchi di scuola perché occorre fornire alle amministrazioni territoriali gli strumenti di gestione.

Passo ora la parola al dottor Francesco Tosi, Responsabile delle Relazioni Istituzionali di ASSOSEGNALETICA, la persona che in certo senso mi ha guidata in questa avventura per rilanciare il segnale. Ci racconti: com’è nata l’idea di questo dibattito?



*da destra: Francesco Tosi (Responsabile Relazioni Istituzionali ASSOSEGNALETICA), Alessandro Ferri (Responsabile Ufficio Sicurezza stradale e nei trasporti del Comune di Roma), Sergio Dondolini (Direttore generale Direzione Sicurezza stradale del Ministero Infrastrutture e Trasporti), Ilaria Guidantoni (moderatore), Silvano Moffa (Membro Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni Camera dei Deputati), Mario Lovelli (Membro Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni Camera dei Deputati)*

### **Francesco Tosi, Responsabile Relazioni Istituzionali ASSOSEGNALETICA**

L’incontro di oggi nasce, non come un convegno, ma come un incontro-dibattito al quale chiedo di partecipare anche dal pubblico al fine di mettere a punto una sorta di *Libro Bianco* che possa rappresentare una guida pratica per chi opera nel settore della segnaletica con soluzioni pratiche. È importante ribadire l’importanza della segnaletica che in Italia non è adeguatamente riconosciuta. Se infatti le strade sono piene di segnali, spesso difettano di quelli giusti.

L’obiettivo dell’incontro di oggi è duplice, rispettivamente, restituire al segnale l’importanza che merita e offrire un sostegno ad un settore rappresentato per lo più da

medie imprese – che rappresentano la spina dorsale del sistema produttivo nazionale – che vivono una fase di crisi profonda.

Mi sembra interessante sottolineare che una crisi di mercato come quella che stanno vivendo i produttori di segnaletica abbia un effetto dirompente sul cittadino e su uno dei diritti fondamentali, sancito costituzionalmente, che è la libertà di movimento. In tema di sicurezza, se il fattore umano riveste un'importanza considerevole, è però l'infrastruttura stradale che concorre nell'insieme a determinare l'incidentalità che, al di là dell'eco dei media, ha episodi eclatanti nella notte tra il sabato e la domenica, ma staticamente si concentra nei giorni feriali, ad esempio. Ormai le nostre strade non sono più coerenti con le esigenze del traffico ed esiste un problema duplice, di adeguamento delle strade e di corretta informazione. Come ASSOSEGNALETICA possiamo soprattutto intervenire su questo secondo aspetto. L'incontro di oggi fa parte, come accennato, di un percorso di comunicazione che non deve servire tanto all'Associazione quanto all'utente. Lungo questo percorso una delle prime tappe è rappresentata dalla rottamazione della segnaletica obsoleta; altra tappa fondamentale è l'attenzione all'utenza debole: pensiamo soprattutto alle scuole e al paradosso dell'educazione stradale nell'ambito dell'educazione civica che insegna la segnaletica che spesso però il bambino poi non trova fuori dalla scuola.

**Moderatore.** Le chiederei di accennare anche alle proposte di ASSOSEGNALETICA per sanare la situazione, partendo dalla premessa non solo denunce e diagnosi ma cure.

**Francesco Tosi.** Il primo intervento dev'essere senz'altro, a nostro avviso, quello sul Codice della Strada da recuperare e rivedere in alcune parti in tempi brevi: per altro ci dovrebbe essere un interesse diretto delle parti politiche perché gli imprenditori della segnaletica producono beni che servono allo Stato. Altro nodo critico da sciogliere la certezza delle risorse da impiegare nella manutenzione stradale per la sicurezza a cominciare dalla certezza di una percentuale dei proventi contravvenzionali. Un elemento da recuperare è l'utilizzo delle Circolari ministeriali nell'informazione per alcune normative disattese, quale ad esempio quella sulla cantieristica. È una norma di grande utilità ma praticamente disattesa.

**Moderatore.** Le Circolari come recall normativo, si potrebbe dire.

Passo ora la parola al dottor Sergio Dondolini, Direttore generale Direzione Sicurezza stradale del Ministero Infrastrutture e Trasporti, una divisione relativamente nuova dell'assetto ministeriale che auspichiamo – se le parole hanno un senso rispetto alle cose – annunci un nuovo corso nel segno di maggior attenzione al tema della manutenzione delle strade.

Che posto occupa la segnaletica stradale a livello normativo?

### **Sergio Dondolini, Direttore generale Direzione Sicurezza stradale del Ministero Infrastrutture e Trasporti**

Il Ministero in effetti ha deciso di dedicare 8 mesi fa una direzione specifica alla sicurezza stradale per poter lavorare *ad hoc* su tutti i problemi connessi a quest'area tematica che, al di là dell'impostazione classica delle tre variabili – uomo, mezzo e infrastrutture – è un mosaico fatto di tante tessere, a cominciare dalla segnaletica che è un'interfaccia interattiva.

Dal punto di vista normativo il settore è ben disciplinato attraverso una serie di norme tecniche internazionali recepite nel nostro ordinamento e anche di norme nazionali. Il

problema è la disattenzione applicativa delle norme. Resta poi il tema della riforma del Codice della Strada che ha una valenza piuttosto generale perché è un'esigenza sentita e condivisa a livello ministeriale come parlamentare. Ormai la fisionomia del Codice in vigore è cambiata rispetto all'originario perché ha subito molte variazioni che ne rendono necessaria una semplificazione e riduzione per renderlo maggiormente fruibile agli utenti della strada e ai tecnici e decisori.

**Moderatore.** Per quanto concerne la regolamentazione della gestione, in particolare riguardo al compito e alla responsabilità degli enti locali, la situazione è però tutt'altro che piana. Dal punto di vista ministeriale qual è allora il nodo critico che si registra?

**Sergio Dondolini.** Per quanto riguarda la segnaletica le norme attuali prevedono che i circa 10mila soggetti degli enti locali siano deputati alla manutenzione, controlli e verifiche. È chiaro che i rischi su una platea così numerosa e differenziata di non uniformità sono alti. Infatti, a fronte di enti con strutture dedicate alla sicurezza stradale – e da qui ben venga la decisione del Comune di Roma di dar vita ad un Ufficio dedicato – ci sono molte realtà nelle quali vuoi per formazione, vuoi per risorse umane e finanziarie, non si dispone di specializzazioni nel settore.

**Moderatore.** Sul tema specifico della segnaletica il Ministero qualche anno fa aveva fatto un lavoro con una Commissione dedicata che aveva portato alla pubblicazione di una Circolare ma solo su Internet, ormai a Legislatura conclusa (nell'aprile 2006: si era chiuso il ciclo del precedente Governo Berlusconi): ci può aggiornare su cosa pensate di fare di questo lavoro lungo e complesso, tra l'altro, che era stato svolto?

**Dondolini.** Il risultato era stata una Direttiva che teneva conto di una serie di fattori, quali ad esempio i limiti puntuali di velocità, lavoro che continua puntualmente presso il Ministero (ogni anno rispondiamo a centinaia di quesiti) da parte degli enti proprietari che chiedono un supporto. Purtroppo ci sono stati problemi procedurali per cui la Direttiva non ha mai avuto un'ufficializzazione. Quella è una strada da valutare, tenendo conto dei cambiamenti normativi intervenuti soprattutto in merito ai controlli. C'è evidentemente la necessità di un aggiornamento del testo.

Per quanto attiene il Codice della Strada non mi aspetto delle grandi innovazioni sotto il profilo tecnico-tecnistico. Si pensi che delle 75 modifiche che sono intervenute sul testo, dal 1993 ad oggi, forse la parte segnaletica è stata quella che ha registrato minor interventi, segno che dal punto di vista tecnico non occorrono nuovi elementi. È necessario invece fare una riflessione sulla destinazione delle risorse, per altro stabilite dall'articolo 208.

**Moderatore.** Mi sembra che, quello che chiamo il lavoro della Commissione Lunardi, che forse è più un'espressione giornalistica che tecnica – e ringrazio il dottor Francesco Mazzotta in sala con il quale ci siamo più volte confrontati – non rappresenta già la soluzione ancorché un buon punto di partenza. Nell'intenzione dell'allora Ministro c'era infatti la volontà di legittimare e confermare quanto già previsto dal Codice, ovvero l'uniformità sul territorio nazionale della segnaletica.

**Dondolini.** L'aspirazione della Direttiva era, oltre quella di stabilire i limiti puntuali di velocità, che tuttora crea problemi, di attuare una seria revisione della segnaletica, forse con una riduzione del numero di segnali esistenti. Il segnale deve infatti dare un'informazione chiara e semplice per svolgere la propria funzione, esaustiva ma non sovrabbondante.

**Moderatore.** Passo la parola al Parlamento, in particolare alla Commissione dei Trasporti. Il primo intervento rappresenta la voce della maggioranza per capire il vostro punto di partenza nel lavoro tra continuità e discontinuità rispetto al lavoro svolto dalla stessa Commissione nella precedente Legislatura con l'Indagine conoscitiva.

### **Silvano Moffa, Membro Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni Camera dei Deputati**

Grazie per l'iniziativa che ASSOSEGNALETICA ha messo in campo questa mattina perché credo che ci troviamo in un momento favorevole per mettere un punto definitivo su molte delle questioni qui esposte. Perché un momento favorevole? Perché la messe delle indagini che sono state svolte nel corso degli anni sia a livello ministeriale che parlamentare sono ormai sufficienti per passare ad una fase operativa dal punto di vista normativo che appare chiuso perché nella sua fase di dettaglio sfugge nel quadro d'insieme dei suoi principi e quindi nella sua applicabilità. Inoltre siamo in un momento favorevole perché l'esperienza parlamentare mi dice che all'interno della Commissione si è trovato un consenso bipartisan. Anzi, nella precedente Legislatura la Commissione ha terminato il proprio lavoro, estremamente serio a livello ricognitivo, con l'unanimità. Allora ci si è cimentati con un approccio organico per definire il governo organico della complessità stradale. Questo approccio integrato credo stia portando ad un lavoro dell'attuale Commissione IX che credo possa, in tempi brevi, portare ad un riordino normativo complessivo e ad una revisione del Codice della Strada anche con una delega specifica al Ministero. Dico questo perché stiamo partendo da una Proposta di Legge in questo caso dell'opposizione che stiamo integrando con varie proposte. Io stesso sono presentatore di una recente proposta di legge che si occupa esclusivamente del tema della segnaletica stradale proprio perché vorremmo arrivare ad una soluzione organica anche in termini di metodo. Molto spesso la difficoltà del Parlamento nasceva da dover lavorare sulla base di un testo per poi doversi confrontare con decreti ministeriali paracadutati in virtù di situazioni emergenziali, senza mantenere il rigore scientifico che rappresenta l'unica strada per offrire una risposta adeguata ad una domanda forte. Credo che dovremmo uscire dal condizionamento psicologico dell'emergenza anche se la drammaticità della situazione psicologicamente ci scuote. Il compito del Legislatore dev'essere appunto organico.

Vengo quindi al tema della segnaletica perché è evidente che questo è un fattore determinante per la causalità dell'incidentalità. Ricordo che quando ero Presidente della Provincia di Roma mi ero occupato di questo tema insieme alla Polizia stradale a partire dai cosiddetti punti neri, dove la presenza di una segnaletica obsoleta, confusa con la segnaletica pubblicitaria rendeva difficile una guida sicura. Allora feci svolgere un lavoro di ricognizione, utile ma di per sé non esaustivo nel senso che siamo approdati alla diagnosi ma serve una cura.

Il problema infatti – e la dottoressa lo ha posto anche con una certa insistenza prima – è come mettere insieme risorse ed esigenze di uniformità mentre permangono situazioni di eterogeneità. Il tema delle risorse dev'essere affrontato in modo molto chiaro rivedendo l'articolo 208 del Codice della Strada per stabilire che ci sia una quota minima per la manutenzione della strada proveniente dai proventi contravvenzionali. Nel mio disegno di Legge ho previsto almeno un 30% da utilizzare in modo diretto.

Mi interessa in questa sede affermare il principio: risorse certe per la sicurezza stradale ed evidentemente la segnaletica, approccio integrato, revisione normativa a cominciare dal Codice della Strada dove è prevista la regolamentazione della progettazione delle strade e come normare i comportamenti. Questo è un aspetto positivo perché si ha un'unicità di individuazione ma una scarsa flessibilità dal punto di vista dell'innovazione.

Due necessità in contraddizione tra le quali dev'essere trovata una mediazione e in tempi rapidi. Altre tematiche quella dei controlli e della coerenza delle sanzioni e maggiore disponibilità all'introduzione dell'innovazione anche per la segnaletica. Ecco perché occorre procedere ad una revisione normativa con una delega diretta al Governo in materia. Il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti sta già lavorando in tal senso e saluto positivamente questa nuova direzione specifica. Lo so bene da ex Sottosegretario ai Trasporti quante difficoltà ho incontrato a livello di organizzazione operativa.

**Moderatore.** Vorrei sottolineare il fatto che abbia scelto di dedicare in modo tematico la sua proposta di Legge alla segnaletica. Erano già stati fatti in passato tentativi analoghi? Com'è nata l'idea di procedere in modo monotematico?

**Silvano Moffa.** Finora la segnaletica era stata tenuta ai margini del tema della sicurezza stradale al contrario di altri ambiti che sono stati oggetto di molta attenzione. Pertanto ho ritenuto importante focalizzarsi su questa dotazione tecnico-logistica perché sia appoggiato con un'organicità che finora è mancata.

**Moderatore.** La ringrazio e prendo come una promessa il suo annuncio di tempi brevi perché – mi consenta l'ironia – qualche Governo l'ho visto passare e tutti hanno dichiarato tempi rapidi, in particolare sul tema della revisione del Codice della Strada. In materia di semplificazione poi si è addirittura parlato di versioni a fumetti divulgative ma ad oggi non è accaduto nulla.

Chiedo in tal senso all'opposizione di vigilare su questo operato. Onorevole Mario Lovelli, le chiedo di recuperare la memoria dell'Indagine conoscitiva svolta dal passato Governo, sotto la presidenza dell'Onorevole Michele Pompeo Meta: ho riletto le firme e le dichiarazioni di tutti i parlamentari che hanno coperto l'intero arco parlamentare esprimendo soddisfazione per quel lavoro e preoccupazione che andasse disperso.

### **Mario Lovelli, Membro Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni Camera dei Deputati**

Un saluto a tutti gli intervenuti e un ringraziamento per la possibilità di approfondire un tema tanto significativo. Direi che in un momento in cui è molto complicato parlare di Legislatura condivisa la materia della sicurezza stradale e, nello specifico della segnaletica, offre una rappresentazione positiva di dialogo. La Legislatura precedente si era conclusa con la Legge 2480 che non ha potuto essere portata avanti per la fine anticipata della Legislatura ma per fortuna siamo riusciti a riproporla. Naturalmente gli sviluppi dipendono molto dal clima e dall'agenda politica. Credo che occorra evitare un errore, affrontare il dibattito sotto la spinta emergenziale ed emotiva. Nei primi mesi della nuova Legislatura abbiamo assistito ad una legiferazione emergenziale continua subita dal calendario dei lavori parlamentari. Ad oggi, considerata la sintonia di maggioranza ed opposizione in Commissione Trasporti sul tema della sicurezza stradale, la richiesta è indirizzata al Governo perché consenta lo svolgimento dei lavori anche se è chiaro che una legge che deleghi il Governo in materia di riordino – come ad esempio in merito al Codice della Strada – non avrà tempi rapidi.

Venendo alla segnaletica stradale, lasciando da parte l'aspetto dell'emergenza, è chiaro che non tutto si risolve con una legge perché, come hanno ricordato i relatori che mi hanno preceduto, non è la normativa in quanto tale ad essere deficitaria ma quello che regola la gestione della segnaletica. Il riferimento è a Circolari e Direttive che rendono cogente quanto previsto dalle norme e ai controlli che ne vincolino l'applicazione.

Da ex amministratore pubblico – sono stato Sindaco di Novi Ligure – so che sul

problema della sicurezza stradale c'è condivisione trasversale in linea di massima. Occorre pubblicare una Circolare annuale di indirizzo e redigere dei piani urbani di mobilità con una destinazione di fondi vincolati agli interventi di messa in sicurezza e manutenzione, quindi anche in relazione alla segnaletica, a prescindere dalla revisione del Codice della Strada. L'altro aspetto fondamentale è che in questo Paese è in atto una trasformazione in senso federalista; pertanto è inevitabile un confronto tra lo Stato centrale e gli enti territoriali. In tal modo si promuove la responsabilizzazione a partire dal coinvolgimento delle regioni che hanno un ruolo non indifferente, penso in particolare alla Regione Piemonte dalla quale provengo che in materia di sicurezza stradale ha prodotto dei documenti significativi. La prospettiva è rovesciata rispetto a quanto si pensa di solito: la norma non è il punto di partenza dell'operatività ma il punto di arrivo di un lavoro di concertazione. L'intervento del collega Moffa e il mio mi sembra che siano indicativi per altro di un processo di convergenza e sintonia che si respira all'interno della Commissione Trasporti e credo che si possa partire recuperando quanto è maturato, inserendo ad esempio anche le richieste precise avanzate da ASSOSEGNALETICA.

**Moderatore.** Che ruolo gioca in questo processo il Federalismo? Se da un lato infatti il dialogo con gli enti locali – che rappresentano l'interlocutore privilegiato sul fronte della gestione delle strade – è promosso, dall'altro non si rischia una complicazione e una possibile difformità ulteriore a livello nazionale?

**Lovelli.** Si tratta di un rischio insito nel sistema nazionale per come è articolato sul territorio che presenta storicamente una forte frammentazione. In questo modo viene regolamentato e responsabilizzato il confronto con le comunità locali. La mia lettura è pertanto positiva.

**Moderatore.** Vi ringrazio e vi auguro buon lavoro, auspicando un nuovo confronto a breve di aggiornamento sul lavoro di maggioranza ed opposizione in Commissione Trasporti, anche in relazione alle proposte avanzate da ASSOSEGNALETICA. Vi porto i saluti del Presidente della Commissione, Onorevole Mario Valducci, che non può raggiungerci ma che desidera essere aggiornato anche in qualità di Responsabile Enti locali per Forza Italia, incarico rispetto al quale il collegamento con il territorio è centrale.

Usciamo dal "Palazzo" per cominciare il viaggio che ASSOSEGNALETICA ha intrapreso sul territorio. Chiamerei innanzi tutto il dottor Paolo Mazzoni, Responsabile delle Relazioni istituzionali del Centro studi per la Sicurezza stradale della Fondazione 3M Italia perché ci illustri che cosa emerge sull'importanza della segnaletica rispetto alla sicurezza stradale, dagli studi condotti recentemente, anche da parte di altri istituti di ricerca ed enti.

### **Paolo Mazzoni, Responsabile delle Relazioni istituzionali del Centro studi per la Sicurezza stradale della Fondazione 3M Italia**

È ormai sotto gli occhi di tutti l'emergenza segnaletica e diversi centri studi, quello dell'ACI *in primis*, si stanno focalizzando sull'argomento della segnaletica: quello che balza agli occhi è il confronto con l'Europa che vede l'Italia in posizione di svantaggio.

Rileggendo un Progetto pilota condotto sulla Pontina emerge il ruolo fondamentale della segnaletica; il vantaggio immediato in termini di benefici e il costo relativamente ridotto, in riferimento ad altri interventi. Certo è che da sola la segnaletica non può risolvere la messa in sicurezza delle strade. La criticità più forte al riguardo è rappresentata dall'utilizzo dei proventi contravvenzionali, puntualmente distratti dalla sicurezza stradale alla quale sono destinati.

**Moderatore.** Ringraziando per questa sottolineatura da una parte del ruolo forse sottovalutato della segnaletica per la sicurezza della circolazione, dall'altro della capacità di ribaltare la situazione nel momento in cui viene adeguata, saluto il Sottosegretario alle Infrastrutture e ai Trasporti, Bartolomeo Giachino che, nel frattempo ci ha raggiunti.

Continuiamo il nostro viaggio nella malasegnaletica della Capitale con Gabriele Santoro, Redattore del quotidiano "Il Tempo" che nell'afa di agosto di una città desolata ha intrapreso un cammino che ASSOSEGNALETICA spera di continuare in altre città per vedere la strada da vicino. Vorremmo ascoltare l'esperienza di un Cronista ma, prima di tutto di un cittadino romano, utente della strada.

### **Gabriele Santoro, Redattore de' "Il Tempo"**

Nella nostra inchiesta sono emerse due criticità: i cartelli romani sono vecchi – o invecchiati precocemente – e posizionati in maniera discutibile. Partiamo dal primo aspetto e da quello che è stato l'eroe dell'indagine, un divieto di sosta, ribattezzato 'nonno cartello', in zona Balduina del 1966; ma ci sono anche cartelli di attraversamento pedonale davanti ad una scuola (in zona Medaglie d'oro) del 1971, realizzati evidentemente per i genitori dei bambini di oggi ma gli esempi potrebbero moltiplicarsi. È il caso di cartelli pressoché illeggibili in Piazzale delle Province che hanno contribuito a creare tamponamenti per comportamenti indecisi di chi si attardava nel decifrare il segnale. Sulla Tangenziale Est poi ci sono cartelli coevi alla realizzazione dell'arteria che data a metà degli Anni Settanta, segnali che, una volta posizionati, sono stati abbandonati al loro destino. Anche a Ostia, dove ci siamo recati per una tappa di quest'avventura, le sorprese non sono mancate: in questo caso abbiamo riscontrato segnali stradali del 2005 ma deturpati dalla salsedine che ne ha provocato un invecchiamento precoce. Il paradosso? Delle dotazioni di sicurezza, così corrose, potrebbero diventare un pericolo, rischiando di cadere alla prima folata di vento.



*"Nonno cartello"*



*"Cartelli stradali da pensionare" (lunedì 11 agosto 2008 "Il Tempo")*



L'altro argomento è quello della posa scorretta: all'imbocco della Tiburtina, sulla Tangenziale Est, la direzione del "Foro Italoico", è indicata nell'ultimo tratto utile per la svolta e con cartello poco visibile. È bastato appostarsi per breve tempo e vedere diverse auto 'mancare' lo svincolo, quindi procedere con una pericolosa inversione per riprendere l'uscita desiderata.

Un altro elemento di disturbo della sicurezza stradale a Roma sono le 'zebre invisibili', come sono state chiamate sull'edizione di oggi di aggiornamento dell'indagine, le strisce pedonali consumate oltre misura: i tecnici ASSOSEGNALETICA hanno evidenziato come il classico sanpietrino sia un supporto non idoneo per le indicazioni di attraversamenti pedonali. Questo potrebbe essere uno spunto per la nuova

amministrazione comunale di studio e correzione.

Concludo con una curiosità, sulla prima pagina di oggi abbiamo pubblicato una notizia relativa alla crisi Alitalia con una foto dove si vede un pilota davanti ad un segnale di stop, ma è uno stop non più a norma: rotondo invece che ottagonale, ha almeno vent'anni di vita.

**Moderatore.** Tornando sul luogo del delitto a distanza di pochi mesi la situazione è generalmente peggiorata o ci sono anche delle eccezioni?

**Gabriele Santoro.** Nulla è cambiato ma il Campidoglio ha promesso una rivoluzione che aspettiamo di raccontare.

**Francesco Tosi.** Credo che lo strumento dell'indagine sul territorio che unisce l'esigenza giornalistica del racconto di cronaca con un supporto tecnico sia un valido strumento di monitoraggio sul territorio da ripetere, anche per la sua immediatezza, in altre città. Inoltre vorrei portare alla vostra attenzione un argomento, forse non molto popolare per questa platea, ovvero che non tutti i produttori rispettano le regole previste.

**Moderatore.** Un dato è certo: la situazione peggiora vistosamente da anni e non si riesce ad invertire la rotta. Ricordo uno studio di qualche anno fa condotta dal Centro Studi Fondazione 3M che registrava circa il 34% dei segnali stradali non a norma; saliti ad oggi al 45,8%.

Sul fronte capitolino abbiamo avuto come interlocutore, nel corso dell'Indagine, l'Assessore alla mobilità Sergio Marchi che, insediatosi con il nuovo assetto amministrativo, ha promesso una rivoluzione pacifica. Protagonista Alessandro Ferri, Responsabile dell'ufficio dedicato alla sicurezza stradale che a questo punto ha forse bisogno di un incoraggiamento, collega giornalista da anni impegnato sul fronte della sicurezza stradale.

### **Alessandro Ferri, Responsabile Ufficio Sicurezza stradale e nei trasporti del Comune di Roma**

Dateci solo un po' di tempo. Soltanto da fine ottobre è operativa una nuova struttura all'interno del Comune di Roma, USST, Ufficio per la Sicurezza stradale e nei trasporti per colmare una lacuna: Roma infatti, a differenza di molti altri comuni e province non aveva un ufficio dedicato. Trattandosi della Capitale era necessario dimensionare adeguatamente la struttura e per questo si è pensato di affrontare il tema della sicurezza nei trasporti in generale e non solo stradale. L'ufficio nasce modellandosi sulle authority dei trasporti anglosassoni per tutelare non solo il guidatore di un mezzo privato, ma anche il pedone, l'utente del mezzo pubblico e l'autista stesso. Si affianca e non si sovrappone alle aziende che si occupano di trasporti sul territorio, agli assessorati competenti e al Dipartimento XII. Tra gli obiettivi il monitoraggio degli incidenti stradali per definire i punti neri, campagne per la sicurezza stradale.

Le attività comprendono anche lo Sportello unico per il cittadino in funzione in via sperimentale dal 13 ottobre scorso - in concomitanza con la Giornata della Sicurezza stradale - una sorta di punto di ascolto, per ora tramite attivazione di mail. La novità del servizio è portare il dialogo all'interno dell'amministrazione: dal rilievo del cittadino, parte un procedimento di verifica da parte del comune che poi lo trasmette ai propri organi competenti.

Nello specifico delle strisce pedonali, al quale ha fatto riferimento il Redattore de' "Il Tempo", abbiamo stilato un accordo con ANIA per la fornitura di vernice ad alta visibilità al Comune di Roma per un valore di circa un milione e mezzo di euro.

Per quanto concerne la segnaletica intendiamo avviare un confronto diretto con i produttori per valutare il prodotto più innovativo con la volontà di andare incontro ad un'interpretazione estensiva del Codice della Strada, ovviamente raffrontandoci con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Siamo interessati infatti ad applicare il Codice anche per quello che non dice e per cui lascia ampio spazio interpretativo e non solo per la segnaletica fissa ma anche per quella a messaggio variabile.

**Moderatore.** Credo che ASSOSEGNALETICA possa raccogliere gli stimoli dell'iniziativa capitolina e in un tempo ragionevole, che potrebbe essere sei mesi, un anno, fare una prima verifica perché il modello Roma – in caso di riuscita – potrebbe anche costituire la pietra di paragone per un confronto con altre città.

**Paolo Mazzoni.** Oltre ad un doveroso in bocca al lupo, mi fa piacere riprendere l'accento all'interpretazione del Codice della Strada che, se non dev'essere ridotto a un regolamento del condominio, ha però sicuramente necessità di una revisione che sia nella linea della flessibilità ancorché del rigore. Vorrei lanciare una sfida per avere un approccio operativo pratico: sondare la disponibilità – che mi sembra in linea di massima ci sia – da parte dell'Amministrazione capitolina nella sperimentazione di tecnologie innovative, in deroga a quanto previsto dal Codice, come nel caso degli attraversamenti pedonali, come per altro già avviene in altre parti d'Europa. D'altra parte occorre riflettere sul fatto che il Codice, entrato in vigore nel 1993, è stato studiato antecedentemente, quindi non può prevedere alcune tecnologie che sono costantemente in evoluzione. Importante sarebbe, oltre un inserimento di tale possibilità, evidenziare i dati di riscontro “prima e dopo la cura” da sottoporre al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per aggiornare il Codice in funzione dell'innovazione.

**Alessandro Ferri.** È già previsto un lavoro in tal senso, di accoglienza dell'innovazione, ad esempio con l'introduzione dell'ITS, Information Transportation System, non solo per la regolamentazione della viabilità ma anche per la sicurezza dell'utenza (nel doppio senso di *safety* e *security*) e per l'introduzione massiccia dell'infomobilità. Gli attraversamenti pedonali saranno il nostro punto di partenza.

**Sergio Dondolini.** In questi anni come Ministero siamo stati abbastanza aperti a questo genere di introduzione anche se di volta in volta occorre procedere sulla base di progetti concreti.

**Moderatore.** Il tema dell'utenza debole è al centro della stessa campagna “Segnale sicuro”, promossa da ASSOSEGNALETICA per il 2009 e qui presentata per la prima volta. Si tratta di un'emergenza che oltre tutto rappresenta un ventaglio di realtà: utenza debole è infatti il bambino (attraversamenti pedonali davanti alle scuole), come l'anziano, un target che in Italia cresce molto ma anche il guidatore di un mezzo pesante perché la segnaletica e la strada in generale è pensata per l'auto principalmente. Ognuno di questi target necessita di un approccio su misura.

Al dottor Alessandro Durante, Direttore Comunicazione, Marketing e Ufficio studi di ANIMA, la Federazione alla quale aderisce ASSOSEGNALETICA, chiederò di illustrarci il quadro confindustriale nel quale operano i produttori di segnali, quindi di raccontarci la Campagna di sicurezza stradale in programma per la primavera 2009.

### **Alessandro Durante, Direttore Comunicazione e marketing ANIMA**

La Federazione riunisce 60 associazioni di industrie meccaniche, le più variegata con

una dimensione di circa 43 miliardi di fatturato. Quello che mi sono trovato a fare per far capire anche alle altre associazioni di che cosa parliamo quando parliamo di segnaletica stradale e perché è stato portare la comunicazione dall'interno all'esterno.

In un certo senso la Campagna è già iniziata e si è strutturata nel dialogo che nasce dal nostro lavoro quotidiano. Il punto di partenza è stata una sintesi di buone pratiche per una corretta segnaletica, letta più dalla parte dell'utenza che dei tecnici: si tratta di un decalogo che vuol essere anche uno strumento di guida per gli amministratori locali che non è detto siano esperti del settore. Partendo dalle regole per una buona segnaletica abbiamo ragionato su come realizzare una Campagna per la sicurezza stradale focalizzata sul segnale allo scopo di fare informazione e formazione; per raccogliere quindi il punto di vista, le esigenze e le criticità in merito da parte delle pubbliche amministrazioni locali. Naturalmente il *Manifesto della buona segnaletica* è un modo di semplificare un argomento complesso ma che vuol essere uno spunto per creare interesse e una guida base. La Campagna che stiamo elaborando è aperta a partner istituzionali per cui invito tutti in questa sede a prendere nota delle attività in programma ed eventualmente ad interfacciarsi con noi. L'idea infatti è di uscire dalle aule politiche e istituzionali per incontrare la società.

**Moderatore.** In questo senso – se posso anticipare quanto ancora informale – mi sembra interessante l'idea dell'Associazione di rendere questo percorso un vero viaggio non solo virtuale ma itinerante, perché altrimenti l'Italia sembra ridursi alla Capitale, coinvolgendo le diverse amministrazioni territoriali e i giornali locali per verificare il panorama di alcuni comuni italiani.

**Alessandro Durante.** Questo è certamente un fattore importante nella nostra Campagna, portare l'attenzione sul segnale stradale là dove le amministrazioni sono meno strutturate, con risorse umane e finanziarie minori e quindi magari meno attrezzate ad affrontare tematiche specifiche.

**Moderatore.** Lascio la parola per le Conclusioni al Sottosegretario Bartolomeo Giachino.

### **Bartolomeo Giachino, Sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti**

Il mondo dei trasporti vale oltre il 15% del Pil, una quota certamente significativa, nell'ambito della quale la sicurezza è una delle variabili fondamentali nel definirne la qualità eppure lo spazio che occupa nelle decisioni politiche e sui giornali è molto esiguo. Per invertire la rotta occorre un salto di qualità che all'inizio di una nuova Legislatura è il momento giusto per compiere. Evidentemente perché ciò avvenga, occorre ripartire in modo diverso le risorse finanziarie ma anche la percezione: pensiamo all'idea del tir killer della strada nel sentire comune, anche se i mezzi pesanti coinvolti in incidenti sono appena il 7% del totale mezzi, così come la quota in autostrada sfiora solo l'8% e le stragi del sabato sera rappresentano un malessere sociale grave ma non una quota consistente in assoluto. In tale contesto il ruolo della segnaletica è fondamentale perché tocca proprio quelle aree, urbane e delle strade stradali e provinciali extraurbane, che assorbono la maggior parte degli incidenti.

Il mio consiglio alle associazioni è di svolgere nella prima parte dell'anno lavorativo il ruolo di raccoglitori critici di informazioni e, dopo la presentazione della Finanziaria, misurarsi sugli obiettivi che poi devono essere tradotti in operatività, incontrando nuovamente entro il mese di luglio le istituzioni politiche per confrontarsi e verificarsi. È in sede di discussione con le risorse stanziate che si passa dalle parole ai fatti. Da parte mia assicuro l'impegno in prima linea del Governo che crede fortemente nel rilancio dei



trasporti e delle infrastrutture per far ripartire il motore dello sviluppo del Paese; ora essendo la sicurezza al primo posto per la crescita di un sistema della mobilità efficiente e, al suo interno, la segnaletica centrale, mi sembra che ci siano tutte le premesse per lavorare nella giusta direzione.



*Ilaria Guidantoni e Bartolomeo Giachino, Sottosegretario al Ministero Infrastrutture e Trasporti*

**Moderatore.** In conclusione vorrei esprimere qualche indicazione a caldo a cominciare dall'importanza che ritengo possa rivestire la presenza del Ministero Infrastrutture e Trasporti a fianco di ASSOSEGNALETICA nella Campagna 2009. Credo infatti che per la funzione istituzionale, il Ministero assicuri la credibilità di un percorso di formazione e informazione che intenda fare chiarezza e cito i suoi due esempi di una percezione distorta: la quota di tir coinvolti in incidenti stradali e la quota parte di autostrade. Riprendendo alcuni dei temi del dibattito voglio ricordare la necessità più volte affermata di revisione e snellimento del Codice della Strada, ma anche della segnaletica: meno segnali ma più efficaci, per dirla con uno slogan.

Importante certamente una focalizzazione sull'utenza debole con quell'approccio scientifico e su misura dei vari target, non di tipo emozionale.

Mi piace ancora ricordare due tematiche, rispettivamente, la responsabilizzazione degli enti locali con un intervento del Parlamento per dare strumenti di supporto, oltre che obblighi corredati da sanzioni certe. Ci sono comuni molto piccoli che non possono avere né le risorse economiche, né le competenze tecniche in materia; non è pertanto possibile pretendere dei risultati senza fornire dei sostegni adeguati.

Ultimo spunto – il suggerimento viene da un associato, Luca Possanza che ringrazio – ed è l'invito ad un maggior utilizzo dell'informatica. È incredibile che non sia disponibile un catasto della segnaletica per conoscere in tempo reale lo stato dell'arte. In questo senso una proposta forte del Ministero potrebbe essere utile.

**Bartolomeo Giachino.** Come inizio legislatura abbiamo due provvedimenti significativi: l'emendamento per i concessionari che ha sbloccato una serie di investimenti a cominciare dalla realizzazione dell'Autostrada Tirrenica; e la ripresa del dibattito alla Camera sulla sicurezza stradale. Si tratta di un segnale importante che invito le associazioni a cogliere coinvolgendo di più e sollecitando Commissioni parlamentari e Governo due volte l'anno.



Malasegnalnetica Alarme incidenti



Un segnale di avvertimento che si trova a cavalcioni sul marciapiede di un'arteria cittadina di un comune di 15 mila abitanti. Il segnale è un triangolo rosso con una striscia bianca e un disegno di un bambino che attraversa la strada.

Malasegnalnetica nella Capitale

Un segnale di avvertimento che si trova a cavalcioni sul marciapiede di un'arteria cittadina di un comune di 15 mila abitanti. Il segnale è un triangolo rosso con una striscia bianca e un disegno di un bambino che attraversa la strada.

Malasegnalnetica: una realtà sottovalutata

Strade più sicure. Assosegnalnetica chiede subito azioni concrete. Roma. Non è un caso di cronaca. È il momento del braccio a levare l'interrogativo di sicurezza. Il segnale di avvertimento che si trova a cavalcioni sul marciapiede di un'arteria cittadina di un comune di 15 mila abitanti.

Malasegnalnetica: una realtà sottovalutata

Strade più sicure. Assosegnalnetica chiede subito azioni concrete. Roma. Non è un caso di cronaca. È il momento del braccio a levare l'interrogativo di sicurezza. Il segnale di avvertimento che si trova a cavalcioni sul marciapiede di un'arteria cittadina di un comune di 15 mila abitanti.

Malasegnalnetica: una realtà sottovalutata

Strade più sicure. Assosegnalnetica chiede subito azioni concrete. Roma. Non è un caso di cronaca. È il momento del braccio a levare l'interrogativo di sicurezza. Il segnale di avvertimento che si trova a cavalcioni sul marciapiede di un'arteria cittadina di un comune di 15 mila abitanti.



IL TEMPO

Scenari irregolari, a Roma l'insinuazione delle opere invisibili

ITALIA 21/10/2008 - 22.59 SICUREZZA STRADALE: RISANARE LA SEGNALETICA AUMENTARE L'EFFICIENZA

Strade più sicure. Assosegnalnetica chiede subito azioni concrete

Strade più sicure. Assosegnalnetica chiede subito azioni concrete

Strade più sicure. Assosegnalnetica chiede subito azioni concrete

Corriere dei Trasporti

Malasegnalnetica da combattere

MONDO TRASPORTO

Strade più sicure. Assosegnalnetica chiede subito azioni concrete

ASSO

Strade più sicure. Assosegnalnetica chiede subito azioni concrete

ASSO

Strade più sicure. Assosegnalnetica chiede subito azioni concrete

ASSO

Strade più sicure. Assosegnalnetica chiede subito azioni concrete

il Motore MOTORI

Malasegnalnetica Alarme incidenti

Uomini e trasporti

SOPRA LA PANCA

ASSO

Strade più sicure. Assosegnalnetica chiede subito azioni concrete

ASSO

Strade più sicure. Assosegnalnetica chiede subito azioni concrete

ASSO

Strade più sicure. Assosegnalnetica chiede subito azioni concrete

tuttotrasporti

Pericolo cartelli

ASSO

Strade più sicure. Assosegnalnetica chiede subito azioni concrete

ASSO

Strade più sicure. Assosegnalnetica chiede subito azioni concrete

ASSO

Strade più sicure. Assosegnalnetica chiede subito azioni concrete

ASSO

Strade più sicure. Assosegnalnetica chiede subito azioni concrete

ASSO

Strade più sicure. Assosegnalnetica chiede subito azioni concrete

ASSO

Strade più sicure. Assosegnalnetica chiede subito azioni concrete

ASSO

Strade più sicure. Assosegnalnetica chiede subito azioni concrete

ASSO

Strade più sicure. Assosegnalnetica chiede subito azioni concrete

ASSO

Strade più sicure. Assosegnalnetica chiede subito azioni concrete

organizzato da:



Associazione italiana segnaletica stradale



**ANIMA**<sup>®</sup>



Federazione delle Associazioni Nazionali  
dell'Industria Meccanica Varia ed Affine

in collaborazione con:



**ILTEMPO**

