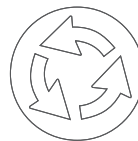
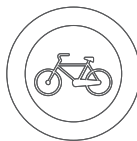


Codice della strada: interpretazione e applicazione, i nodi critici

ATTI TAVOLA ROTONDA

Giovedì, 30 settembre 2010
Palazzo Cardelli - Roma





Codice della strada: interpretazione e applicazione, i nodi critici

Assemblea Assosegnaletica - Parte pubblica

Tavola rotonda | Giovedì 30 Settembre 2010 - ore 10.00-12.00
Palazzo Cardelli - 2° piano, Piazza Cardelli 4 - Roma

Programma

Moderà | Ilaria Guidantoni
Giornalista

Interverranno | Paolo Mazzoni
Consigliere Assosegnaletica

Marco Filippi
Capogruppo PD Commissione Lavori pubblici Senato

Francesco Mazziotta
Dirigente DG Sicurezza Stradale Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Conclusione | Paolo Cattorini
Presidente Assosegnaletica



Ufficio Stampa: Antonella Tozzi, port. 346.5035375 – ufficiostampa@assosegnaletica.it
Segreteria organizzativa: Giusy Palladino, tel. 02. 45418576 – assosegnaletica@anima.it

www.assosegnaletica.it
www.anima.it



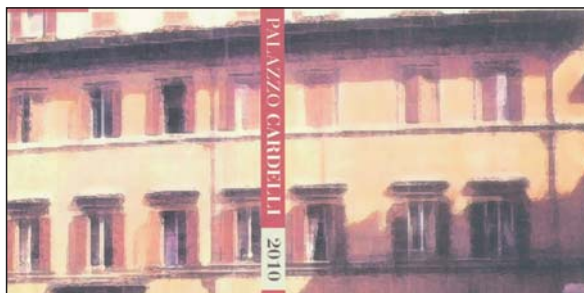
Associazione italiana segnaletica stradale

federata



ANIMA®

Federazione delle Associazioni Nazionali
dell'Industria Meccanica Varie ed Affine



Palazzo Cardelli



*A cura di Ilaria Guidantoni con la collaborazione di Antonella Tozzi
Progetto grafico e impaginazione: Fabio Lunardon, Alessia Garbujo,
Federazione ANIMA*

Premessa

Ho voluto premettere queste poche righe agli Atti relativi alla Tavola rotonda che si è tenuta a Roma in occasione dell'Assemblea pubblica di Assosegnaletica-ANIMA, il 30 settembre scorso, sul tema dei nodi critici del nuovo Codice della Strada, per spiegare le ragioni che hanno spinto l'Associazione alla scelta dell'incontro pubblico.

Dapprima mi corre l'obbligo, sentito, di un doveroso riconoscimento del buon lavoro fatto dal legislatore che ha voluto restituire la giusta dignità alla segnaletica stradale conferendole una priorità nell'ambito degli investimenti sui quali puntare per il miglioramento della sicurezza sulla strada. Questo impegno è tanto più necessario in una situazione che vede sulle nostre strade urbane ed extraurbane una diffusa trascuratezza della segnaletica stradale.

Il nostro impegno nel Giro d'Italia della malasegnaletica che ormai corre da due anni, rileva, una volta di più, con l'indagine promossa in alcune aree della Capitale, con il supporto del quotidiano locale « Il Tempo » che due segnali verticali su tre non sono conformi al dettato del Codice della Strada mentre la segnaletica orizzontale versa in uno stato di visibilità tale da creare situazioni di pericolo soprattutto per la cosiddetta utenza debole o dimenticata – come alcuni preferiscono chiamarla - dai pedoni ai ciclisti; senza poi considerare che la fantasia di alcuni nostri amministratori locali nel realizzare una segnaletica stradale a dir poco bizzarra, pratica tra l'altro vietata dal Regolamento del Codice della Strada, sta creando situazioni di grave rischio per la circolazione delle due ruote, ai limiti tra l'altro del paradosso.


Proprio partendo da quest'ultima considerazione, è nata la preoccupazione che le regole imposte dalla legge non trovino applicazione pratica da parte degli enti proprietari delle strade, soprattutto per la mancanza di sensibilità al problema e la scarsa percezione dell'importanza di una corretta ed omogenea segnalazione sulla strada per la sicurezza dei propri cittadini.

A tal fine abbiamo pensato di interloquire con i rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con l'intenzione di offrire agli associati un contributo operativo chiarificatore per quanto concerne i nodi critici in termini di interpretazione e di applicazione del nuovo Codice della Strada che per tutti gli operatori del settore rappresenta il vocabolario di uso quotidiano, strumento indispensabile per l'attività professionale che deve facilitare il compito degli stessi imprenditori.

Ecco perché è stata scelta la formula della tavola rotonda promuovendo un incontro aperto e lontano da certe formalità tipiche di contesti pubblici che però non rappresentano un'occasione di reale scambio di opinione.

Nel porgere a tutti l'augurio di buon lavoro, rinnovo l'impegno dell'associazione in prima linea sul territorio per rappresentare l'interfaccia con le pubbliche amministrazioni, soprattutto di piccole dimensioni meno strutturate al loro interno con competenze adeguate.

Vi invito a dialogare con continuità insieme per mettere a fuoco i vari problemi che, di volta in volta, potremo affrontare insieme.

Il Presidente Assosegnaletica

Paolo Cattorini



Ilaria Guidantoni, Moderatore

Buongiorno a tutti e benvenuti all'Assemblea pubblica di Assosegnaletica. Un ringraziamento va ad FB Associati che ci ospita in questo prestigioso palazzo storico. Oggi l'argomento è il Codice della Strada in merito ai nodi critici sia sotto il punto di vista interpretativo, sia sotto il profilo dell'applicazione. L'idea di questo dibattito aperto con i politici e le istituzioni è una conversazione 'aperta' e per quanto possibile informale. Il tema è legato all'attualità e al fatto che le imprese del settore si scontrano quotidianamente sul territorio con le difficoltà di interpretazione e applicazione della legge, tra l'altro in una situazione critica dal punto di vista economico. Il nuovo Codice della Strada rappresenta una svolta anche se non del tutto risolutiva: l'intenzione è di affrontare il dibattito non certo in tono polemico ma costruttivo e interrogativo, in termini non retorici. Come ha scritto qualche giorno fa il collega e amico Maurizio Caprino su "Il Sole 24 Ore", spesso i problemi non si vedono in fase progettuale ma durante il rodaggio. Oggi portiamo alla ribalta le domande che ancora non trovano risposte, soprattutto su un tema centrale come la manutenzione. Quali opportunità per le imprese? Quali per la competitività del sistema infrastrutturale Paese e in particolare per le nostre città dove si concentra maggiormente il problema, in special modo per quanto attiene la segnaletica? E infine con quali tempi, considerando che la programmazione temporale evidenzia la concretezza degli interventi?

Prima di iniziare i lavori dò lettura del messaggio di augurio di buon lavoro del Senatore Altero Matteoli, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti: <<Desidero innanzi tutto ringraziare Assosegnaletica per aver organizzato questo incontro su un tema così rilevante come il Codice della Strada, a pochi mesi dalla sua entrata in vigore. Il tema della sicurezza stradale è stato fin dagli inizi uno degli obiettivi prioritari che ci siamo posti e la riforma del Codice della Strada aveva esattamente come scopo quello di una maggiore sicurezza e regolarità nella circolazione sulle strade.

Ad Assosegnaletica, da tempo impegnata in questo comune obiettivo, non posso che rivolgere un plauso per l'attività svolta fin qui e un apprezzamento per il rinnovato impegno, a garanzia di strade sempre più sicure per tutti i cittadini. Profitto della circostanza per far giungere a tutti coloro che oggi sono presenti un sincero augurio di buon lavoro e un cordiale e caloroso saluto.>>

Come Assosegnaletica stiamo portando avanti il discorso sulla sicurezza stradale su più fronti, a cominciare da quello della cultura e su questo aspetto ci siamo, almeno in parte, riusciti, nel senso che promuoviamo indagini sul territorio.

Proprio oggi sul quotidiano romano "Il Tempo" è stata pubblicata un'indagine su alcune aree di quartieri della Capitale che fa seguito ad un lavoro svolto due anni fa, dal quale emerge purtroppo che non è cambiato quasi nulla; con la differenza che, se nell'agosto del 2008 parlare di malasegnaletica era all'avanguardia, oggi anche sulla stampa la segnaletica sta diventando protagonista, un ruolo che lo stesso nuovo Codice della Strada le ha attribuito e certamente l'Associazione ha contribuito a una tale sensibilizzazione.

L'altro tema sul quale l'Associazione sta lavorando è sulla convergenza tra sicurezza stradale e sicurezza sul lavoro considerando che oltre la metà degli infortuni sul lavoro sono riconducibili ad incidenti stradali, in itinere o in esercizio. A tal fine Assosegnaletica ha stipulato un accordo con INAIL. Si tratta di un tema di attualità sociale e non solo economico.

Infine l'argomento più tecnico, il fattore infrastrutture sul quale si può agire, al di là del comportamento umano (prima causa dell'incidentalità in particolare per quanto concerne la distrazione e il mancato rispetto dei limiti di velocità e della segnaletica) sia in termini di adeguamento, sia soprattutto per quanto concerne la manutenzione. E' infatti il fattore sul quale si può intervenire più facilmente ed è su questo fronte che l'Associazione si sta battendo sul territorio con partnership, con la stampa locale, interloquendo con le amministrazioni, soprattutto quelle comunali, in considerazione del fatto che le strade sono soprattutto quelle sotto casa, che si vivono sul luogo.

Passo la parola al Consigliere delegato per i Rapporti Istituzionali dell'Associazione, Paolo Mazzoni, oltre che rappresentante dell'azienda 3M nostra associata. Vorrei che approfondisse il nodo critico della manutenzione in riferimento al nuovo Codice della Strada anche per quegli aspetti più squisitamente economici che concernono la filiera della strada. Oggi con la Legge 120, entrata in vigore il 13 Agosto scorso, si apre un nuovo capitolo che si annuncia come un'opportunità ma che dev'essere reso operativo.

Paolo Mazzoni, Consigliere delegato per i Rapporti Istituzionali Assosegnaletica

Un ringraziamento sentito in particolare al Senatore Marco Filippi che ci ha raggiunto, al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e alle altre sigle confindustriali che ci hanno seguito in questo cammino lungo quasi tre anni. Il percorso verso il nuovo Codice inizia con il Disegno di Legge del Ministro Bianchi che mostrò grande attenzione all'emergenza stradale. Ricordo con piacere una lettera all'allora Presidente della Camera dei Deputati, Fausto Bertinotti, al quale – a Camere sciolte – chiedemmo di non disperdere il lavoro prezioso condotto anche con le Commissioni parlamentari Trasporti e Lavori pubblici. Fortunatamente il nostro invito fu raccolto e trasferito alle commissioni competenti di Camera e Senato dell'attuale Legislatura, anche se purtroppo ciò ha creato un allungamento dei tempi. Finalmente con il nuovo documento, quella che era stata la Cenerentola della strada, ha recuperato la propria dignità e la segnaletica stradale è tornata ad essere protagonista in tema di sicurezza stradale. Pur riconoscendo la responsabilità centrale del comportamento umano chiediamo al Governo di intervenire sulla manutenzione delle strade perché la concentrazione degli incidenti in certi tratti, i cosiddetti punti neri, non possono non evidenziare il ruolo dell'infrastruttura.

La strada è un centro di spesa per gli enti proprietari ma lo stesso articolo 208 del Codice della Strada allora aveva previsto una forma di autofinanziamento – anche se non sufficiente – dai proventi contravvenzionali. Questo è il punto di partenza. Purtroppo da un'indagine svolta con la Corte dei Conti si è evidenziato che le multe fanno spesso la fine degli oneri per l'urbanizzazione, vanno ovunque tranne che dove sarebbero destinati e questo è inaccettabile a livello di principio, anche perché il miglioramento della sicurezza stradale è un beneficio che si riflette sugli enti locali a tutto tondo. Il lavoro del Parlamento e del Governo è terminato ma l'opera non è compiuta: servono i decreti attuativi, oltre trenta e in tal senso siamo preoccupati perché dall'inizio dell'anno si è registrato un decremento delle gare di appalto per la sicurezza stradale e una certa trascuratezza dal proprietario numero uno, l'Anas.

Il fermo strade crea un grosso problema a livello di competitività del sistema economico nazionale che è focalizzato sui grandi lavori che spesso però trascurano il vero tessuto imprenditoriale fatto di piccole e medie imprese, come in particolare quelle della filiera industriale della segnaletica. Per una buona manutenzione serve programmazione

costante e quindi una spesa corrente con capitoli destinati con certezza al miglioramento segnaletica e sicurezza stradale. Che cosa serve alle imprese del settore con circa 3mila aziende e 20mila addetti tra impiego diretto e indiretto? Concretezza e operatività rispetto a quanto previsto dal Codice entro 3-4 mesi, affinché le modifiche introdotte all'articolo 208 siano attuate, a cominciare dalla realizzazione di un catasto per verificare lo stato delle strade e le priorità.



Da sinistra Francesco Mazziotta, Responsabile Divisione II Sicurezza Stradale Ministero delle Infrastrutture e Trasporti - Paolo Mazzoni, Consigliere delegato per i Rapporti Istituzionali Assosegnaletica - Paolo Cattorini, Presidente Assosegnaletica

Moderatore

Grazie per aver sottolineato la preoccupazione, da una parte, e l'invito ad essere incisivi alle istituzioni competenti, dall'altra. In questi anni c'è stato un lavoro estenuante di concertazione che ha interessato non solo Assosegnaletica ma tutte le sigle confindustriali del settore. Finalmente abbiamo – e utilizzo il 'noi' non a caso – uno strumento che può rappresentare una svolta nella gestione del sistema stradale nazionale; il rischio ora è che si disperdano le potenzialità coinvolte. I fondi ci sono anche se non sufficienti e sono le risorse dei proventi contravvenzionali che, se non nascono per finanziare la sicurezza ma quali deterrenti per l'educazione stradale, hanno l'effetto a valle di offrire un serbatoio per la manutenzione. D'altro canto le pubbliche amministrazioni hanno sì bisogno di essere responsabilizzate ma anche di essere guidate nel loro operato e senza la certezza si intiepidisce la volontà, soprattutto in una situazione di difficoltà economica. Ora lo sforzo è trasferire il contenuto del Codice della Strada sul territorio.

Passo così la parola al Senatore Marco Filippi, Capogruppo PD Commissione Lavori pubblici Senato della Repubblica, con il quale insieme al Senatore di maggioranza, Relatore del Provvedimento – Angelo Maria Cicolani – abbiamo promosso un incontro lo scorso 20 luglio alla Camera dei Deputati, insieme anche al dottor Mazzoni in rappresentanza di Assosegnaletica. Eravamo alla vigilia dell'approvazione e dell'esodo estivo: oggi abbiamo una legge.

Che cosa è cambiato e che cosa succederà ma soprattutto con quali tempi?

Marco Filippi, Capogruppo PD Commissione Lavori pubblici Senato

Un ringraziamento sentito ad Assosegnaletica per l'invito ma voglio dirvi che se sono qui in un momento difficile e delicato per il Parlamento è perché sento di dover esprimere riconoscenza a Ilaria, Paolo e all'associazione tutta per il lavoro che svolgono e non c'è nelle mie parole alcuna piaggeria. Vorrei cogliere quest'occasione per una riflessione: sicuramente non vi sarà sfuggito un recente articolo su un quotidiano che segnalava il bilancio mondiale di 1 milione e 200mila morti l'anno, dati inversamente proporzionali al grado di civiltà di un paese. Infatti in vetta alla classifica ci sono i paesi più 'deboli' e quindi mi sembra doveroso ancorché forse banale dire che la sicurezza stradale è una misura di civiltà. Inoltre voglio sottolineare, in premessa, che il mio gruppo politico è fortemente impegnato nella difesa del Parlamento come luogo di elaborazione e anche bilanciamento dell'azione di Governo ma, nonostante tale considerazione, la nostra proposta per la riforma del Codice della Strada era stata rivolta all'affidamento ad una legge delega.

La strada scelta è stata invece quella parlamentare, lunga e tortuosa.

La necessità della riforma del Codice della Strada è legata almeno a tre motivi.

Il Codice della Strada per stratificazioni successive è diventato forse il Codice più modificato del complesso normativo; inoltre è necessaria una rimodulazione che lo renda più leggibile, più snello e più semplice con norme fondamentali; oltre che più flessibile. Non è pensabile che ogni volta, per recepire una direttiva comunitaria, occorra mettere mano al Codice della Strada. Credo che anche da un punto di vista temporale sarebbe stata utile una legge delega perché avrebbe impegnato maggiormente il Parlamento a svolgere il proprio mestiere che è sostanzialmente quello di orientare l'operato del Governo. Siamo al 2010 che è un anno fondamentale per la sicurezza stradale perché avrebbe dovuto parametrare, meglio di come è stato fatto, il traguardo del dimezzamento delle morti sulle strade rispetto all'obiettivo del 2001. Credo che un legislatore attento non può soltanto registrare l'accaduto ma debba avere anche l'ambizione per imprimere una svolta, recuperando il tempo perduto. La politica invece è venuta un po' a rimorchio sulla scia europea. I risultati non sono in linea con i migliori Paesi europei anche se non sono da disdegnare perché la riduzione del 33% circa del numero delle vittime non è da derubricare.

Sappiamo che la sicurezza stradale si basa su 3-4 pilastri fondamentali: il comportamento umano innanzi tutto sul quale abbiamo sollevato una questione che ha condizionato anche il nostro voto al Senato. Da registrare certamente il clima positivo di collaborazione. Sulla questione del fattore umano si è manifestato il punto principale non ritenendo che il miglioramento della sicurezza passi soltanto attraverso l'inasprimento delle sanzioni ma anzi il vero deterrente sono i controlli. A tal fine abbiamo chiesto di ripristinare le risorse stanziare nella precedente Legislatura e destinate alle forze dell'ordine, pari a circa 60-70 milioni di euro annui (senza sollevare polemicamente la questione della sottrazione di tali dotazioni).

Si tratta di un punto essenziale perché senza controllo la legge non funziona.

L'altra questione fondamentale è diventata quella delle regole: una legge è tanto più efficace quanto più è conosciuta, comprensibile e in certo senso accessibile. Così com'è stato modificato il Codice della Strada è di difficile lettura, almeno da quanto si avverte stando alle richieste che ci arrivano da parte delle forze dell'ordine. Il rischio è che le interpretazioni, legate al fatto che la norma non è immediatamente traducibile, generino un margine di discrezionalità nell'impiego.

Il terzo fattore sul quale si basa la sicurezza è rappresentato dal mezzo e sugli

autoveicoli è l'aspetto sul quale si sono compiuti i progressi maggiori negli ultimi anni.

In ultimo le infrastrutture stradali sulle quali mi trovo in linea con la posizione di Assosegnaletica. La prima norma ha avuto un singolare trattamento nel passaggio dalla Camera al Senato quando la Ragioneria (Commissione V del Senato) ha sostanzialmente disconosciuto un lavoro svolto in modo tra l'altro discutibile perché l'appello alla mancanza di risorse non era calzante, parlando del provvedimento delle risorse in consuntivo e non in preventivo; con una precisa finalizzazione riconosciuta. Da qui il lavoro laborioso a valle, talora inutilmente.

Se c'è un aspetto positivo da sottolineare è proprio nella revisione dell'articolo 142 e dell'articolo 208. Il primo avrebbe attribuito le risorse provenienti dai proventi contravvenzionali per violazione del limite di velocità agli enti proprietari della strada. Forse tale soluzione avrebbe avuto il vostro gradimento ma avrebbe rischiato di produrre una distorsione ai fini della sicurezza perché altri soggetti che avrebbero dovuto accertare le infrazioni non avrebbero avuto interesse. Il legislatore ha cercato di bilanciare entrambe le parti ripartendo la quota dei proventi al 50%. Sull'articolo 208 credo che le due Camere abbiano fatto una grande scommessa non solo prevedendo le risorse certe anche per destinazione secondo un principio generale di buon governo: le risorse recuperate sulla strada devono essere finalizzate alla stessa.

Sono d'accordo con Assosegnaletica quando sostiene che l'opera non è stata conclusa. Plaudo pertanto all'iniziativa di oggi e invito a non abbassare la guardia, in considerazione anche della quantità dei decreti attuativi che credo richiederanno comunque delle circolari esplicative mentre il tempo a nostra disposizione è relativamente scarso.

Mi limito a richiamare l'attenzione sugli articoli citati: occorre che sulle risorse non ci sia strumentalità da parte di nessuno, dello Stato – grazie anche allo spirito bipartisan che ha animato il dibattito in tal senso – insieme ad un rafforzamento dei controlli, tanto più in un momento di difficoltà economica e di incertezza.

Moderatore

Passiamo la palla, più che la parola, al Ministero che è stato chiamato in causa più volte. E mi sembra che sia una palla pesante che va rilanciata in fretta, subito dopo aver ascoltato l'osservazione del Consigliere Mazzoni.

Paolo Mazzoni

La preoccupazione che abbiamo come imprenditori è che la palla non sia solo nel campo del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti bensì anche in molti altri ministeri cosiddetti competenti. Qualche timore in particolare ricade sul Ministero del Tesoro che sulle risorse sembra avere un ruolo di grande distributore che, come ha ricordato il Senatore Filippi, in un momento di ristrettezza economica, non abbondano di certo. Anche perché le commissioni bilancio di Camera e Senato nel corso della dibattito parlamentare hanno prodotto interventi, anche in contrasto fra loro, che ci hanno lasciato a dir poco attoniti. Pertanto le preoccupazioni sono di due ordini: i tempi per i decreti attuativi e il ruolo dei ministeri interessati.

Moderatore

Passo ora la parola all'Ingegnere Mazziotta che sulla segnaletica è il punto di riferimento all'interno della Direzione Generale della Sicurezza Stradale. Molte sono le questioni poste. Sarebbe interessante capire se al momento al Ministero c'è una cabina di regia sull'argomento e se si ha un'idea dei tempi e un programma di lavoro preciso. Innanzi tutto percepite il disagio interpretativo diffuso?

Francesco Mazziotta, Responsabile Divisione II Sicurezza Stradale Ministero delle Infrastrutture e Trasporti

Dalla discussione condotta finora non è emerso che nella maggior parte degli articoli del Codice in chiusura c'è una dicitura che recita più o meno così "senza ulteriori oneri a carico dello Stato e senza aggravamenti di bilancio". Nello specifico, all'interno del Ministero di fatto il comparto segnaletica è rappresentato da una persona, il sottoscritto, che si trova davanti ad una mole di lavoro considerevole. Non sono pertanto nelle condizioni di garantire tempi e priorità, al di là di ogni polemica.

Prima di entrare nel merito di alcuni articoli, tra i quali quelli già citati, vorrei evidenziare che se anche siamo in presenza di una legge invocata con il consenso di tutti – considerando l'interesse per la collettività – è comunque frutto di una serie di intese e mediazioni che sono il risultato di qualsiasi iter parlamentare. Esiste pertanto il rischio che la norma operativamente non riesca totalmente nell'intento auspicato, pur riconoscendo le buone intenzioni e la buona volontà all'origine del provvedimento. Il Governo è stato spettatore anche se è intervenuto per correggere, orientare.

Vi ricordo altresì che il nuovo Codice è il risultato della fusione di 22 disegni di legge parlamentari e 4-5 di iniziativa regionale. Il prodotto finale ha avuto una gestazione di 2 anni e 3 mesi, pubblicato il 29 luglio con una scelta sbagliata; non solo, ma con una tempistica per l'entrata in vigore delle norme poco ortodossa. Alcuni articoli infatti sono entrati in vigore immediatamente, altri il 13 agosto, altri ancora non sono in vigore perché prevedono vari procedimenti diversi tra di loro. A valle esiste pertanto un groviglio di procedure per far attuare nel complesso la norma.

Un decreto che concerne l'articolo 187, comma 2 bis – che riguarda i controlli per la guida in stato di ebbrezza - ad esempio, che è già scaduto e non è stato attuato, concerneva i dispositivi da impiegare per l'accertamento dell'infrazione. E ancora c'è una modalità di fissare i termini sfasata perché 90 giorni e tre mesi non sono la stessa cosa ma c'è un decalage di 2 giorni. In questi 20 anni di attività ho contato 76 modifiche al Codice della Strada, probabilmente la legge più modificata in assoluto, creando una stratificazione di difficile lettura. In 17 occasioni è stato modificato con Decreti legge estivi.

Sembra che il rimedio sia stato peggiore del male. Devo però riconoscere alla norma che ha corretto una serie di errori del passato dei quali probabilmente molti non si sono neppure accorti.

Ad esempio tre anni fa una norma ha evidenziato che dovesse essere spento il motore delle auto in fermata e in sosta (che spesso invece era lasciato acceso per l'aria condizionata). Il principio base è corretto ma esisteva già una norma generale che obbligava lo spegnimento del motore alle auto in sosta mentre diventa difficile chiedere di spegnere e riavviare il motore per una semplice fermata, ad esempio per chiedere un'informazione. Questi ed altri tipi di norme aggiuntive complicano la situazione invece di snellirla.



Per quanto attiene la segnaletica il nuovo Codice incide su una serie di articoli, a cominciare dall'articolo 6 che viene modificato dalla Legge 120, in riferimento all'uso di catene e pneumatici da neve, la cui dicitura è stata modificata con la specifica dei pneumatici invernali che costringe a modificare le didascalie dei cartelli stradali nei luoghi dove è richiesto. Ora però il problema è che non si tratta solo di obbligo di uso ma anche di equipaggiamento a bordo e questo va a modificare i quiz per il conseguimento della patente. E' solo un esempio per dire che ogni modifica nella norma, comporta a valle un lavoro considerevole di interpretazione e quindi di rettifiche e cambiamenti. La norma che doveva essere comportamentale diventa una norma di equipaggiamento e di uso.

Questo spiega anche la strenua difesa del Regolamento attuativo della segnaletica, anche perché noi siamo tenuti ad attenerci agli accordi mondiali del 1996 che l'Italia ha firmato ricevendo anche i complimenti per il Codice di allora che era allineato con le raccomandazioni a livello internazionale. E ancora è il caso dell'articolo 41 che autorizza i pannelli luminosi per la rilevazione della velocità dei veicoli in transito, un'introduzione che personalmente non condivido ma che a questo punto difenderò.

A valle di questa modifica si impone l'omologazione di tali dispositivi e questo lo esplicito per dire, una volta di più, che spostando un tassello tutto il puzzle cambia. In generale mi pare che ci sia la tendenza alla sovrabbondanza che crea confusione, anche e proprio a livello di segnaletica. Così ad esempio l'articolo 47 della nuova Legge che richiede un decreto attuativo per spiegare le modalità della manutenzione agli enti proprietari della strada, è inutile dato che la normativa tecnica è già contenuta nel precedente Codice. Il vero problema è lettera morta, come è il caso della segnaletica temporanea. Nel 2002, dopo molte sollecitazioni, è stata emanata una Direttiva ad hoc, sulla quale non ho ricevuto nessun appunto o critica ma la situazione dell'indicazione dei cantieri non è migliorata.

Credo che molte iniziative legislative siano motivate dalla scarsa conoscenza delle norme, così come l'obbligo dell'educazione stradale nelle scuole che esiste dal 1993 ma è rimasto inapplicato.

Veniamo alla modifica degli articoli 142 e 208 che sono quelli sui quali il settore dell'impresa del settore segnaletica intravede opportunità. L'articolo 208 nasce con la destinazione dei proventi a favore di tutti i soggetti interessati, tranne lo Stato, per il miglioramento della sicurezza stradale. Ora la parola 'miglioramento' indica che i fondi previsti si intendono da aggiungere a quelli ordinari destinati alla manutenzione.

L'articolo 208 rappresentava dunque un'aggiunta grazie alla rinuncia di un proprio onere da parte dello Stato. E' evidente che non si può sostituire una risorsa aleatoria – quella dei proventi perché potrebbero non esserci accertamenti oppure in eccesso – a una fissa. Per fare manutenzione stradale si richiedono investimenti importanti e le risorse delle sanzioni pur importanti in comuni grandi non coprono i costi della realizzazione e adeguamento delle infrastrutture. Ciò detto, soprattutto in tempo di penuria di risorse, l'articolo 208 rappresenta una possibilità di sostegno alla manutenzione. Il legislatore è intervenuto sull'articolo 142 con una serie di commi aggiuntivi destinando i proventi da infrazione per eccesso di velocità, per il 50% agli enti proprietari delle strade, escluse quelle in concessione. Sul fronte dell'applicazione, il problema è nei controlli e negli interessi ai fini economici, più o meno 'orientati', che determineranno la severità degli accertamenti.

A dire il vero su 8.100 comuni, al di là di quanto emerso sulla stampa, sono circa un centinaio i comuni nei quali si riscontrano comportamenti non ortodossi negli accertamenti per fare cassa. Sull'articolo 208 che ridisegna il comma 4, che destina i

proventi degli enti locali, mi ha lasciato perplesso. Gli enti locali devono destinare il 50% dei proventi contravvenzionali secondo una divisione per cui un quarto del 50% dev'essere destinato alla segnaletica, un quarto per l'acquisto di mezzi per poter svolgere al meglio le funzioni della polizia stradale; un altro quarto va a tutte le altre attività per la manutenzione (lettera c) e poi in un coma successivo si aggiunge che tale quota può essere destinata anche per delle assunzioni a tempo ed altro. La lettura è indubbiamente complessa.

L'ultimo quarto che sta nell'articolo 40 prevede, nel caso avanzino delle risorse, una quota parte da destinare al Ministero delle Infrastrutture e trasporti (per il 25%) per una serie di attività tra le quali la stessa manutenzione.

Paolo Mazzoni

Il Ministero si troverà, mi par di capire – e lo dico con una certa apprensione – a ‘combattere’ in tal modo in un groviglio di intrecci con una complessità molto difficile da interpretare a breve.

Francesco Mazziotta

Non credo che il Governo che fa le operazioni di bilancio potrà dire che non gli avanzino risorse. Infatti mentre le imprese hanno focalizzato l'attenzione sul 25% che le riguarda, in realtà ci sono le altre poste altrettanto importanti. In particolare le quote riservate al Ministero dell'Istruzione e del Ministero dell'Interno che servono per pagare gli accertamenti in special modo sulla guida in stato di ebbrezza. Pertanto alcune risorse dovranno essere destinate alle Polizia soprattutto in vista degli accertamenti che danno esito negativo e che quindi non prevedono sanzione. Mi rifiuto di pensare che le forze dell'ordine rinuncino ai controlli che sono centrali nella nuova Legge. Senza entrare nel dettaglio, anche in questa specifica, il sistema dell'accertamento è complesso dato che se avviene di notte ad esempio un 20% della sanzione va ad alimentare il fondo per la prevenzione dell'incidentalità notturna. Tutte indicazioni che complicano non poco il mestiere del controllore.

Non escludo che alcuni organi di polizia rinuncino ad alcune operazioni per le quali non hanno dotazioni adeguate, soprattutto in quest'ultimo caso citato che concerne un profilo penale.

Anche l'articolo 208 prevede un decreto attuativo e un provvedimento che preoccupa Comuni e Province che poi dovranno fare le comunicazioni, che in passato – forse il legislatore l'ha ‘dimenticato’ – erano riservate solo alle municipalità al di sopra di una certa dimensione. Adesso imporre un tale onere a tutti i Comuni indistintamente diventa di difficile esecuzione anche nella fase di controllo di tutti i Comuni d'Italia. Molte piccole realtà non fanno accertamenti tra l'altro perché i proventi non cambiano i loro bilanci in modo apprezzabile. Non sono nemmeno così convinto della divisione rigida delle quote perché possono esistere dei casi nei quali non serve ad esempio la manutenzione della segnaletica ma questa parte non può essere destinata ad altro capitolo. Occorre fare attenzione a non rendere rigida la struttura senza tener conto delle priorità. Questo particolare ha sollevato infatti la protesta dell'Anci e dell'Upi, anche se il principio di fondo è corretto perché fissa delle regole di base.

Paolo Mazzoni

Sono poche le eccezioni virtuose. In generale il quarto del 50% dei proventi contravvenzionali destinato ad un settore specifico come quello della segnaletica stradale consente di fare almeno un minimo di manutenzione ordinaria.

Francesco Mazziotta

Il vizio interpretativo di base è che non si riconosce che i proventi delle multe rappresentano una quota aggiuntiva a un fondo ordinario per la manutenzione, non sostitutiva.

Paolo Mazzoni

Il problema vero è che non ci sono più fondi ordinari.

Francesco Mazziotta

E' chiaro che la situazione è al di sotto delle aspettative delle imprese: dal mio punto di vista imporre con legge dello Stato una ripartizione delle risorse per fini prefissati può essere letta dagli Enti locali come un'ingerenza in considerazione della riforma di alcuni articoli della Costituzione del 2000. In ogni caso dai prossimi esercizi finanziari l'articolo 208 è già operativo mentre i decreti legge sono da prevedere per le comunicazioni a carico degli enti locali e per altri aspetti.



Rudy Fabbri, Imprenditore associato

Forse quello che manca è un'attività di comunicazione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti attraverso delle Circolari che stimolino gli Enti locali. E' vero che le amministrazioni possono non leggere i documenti o possono trascurarli ma credo valga la pena provarci.

Francesco Mazziotta

Il fatto è che nell'articolo 208 non sono previste sanzioni per gli Enti locali. Tutt'al più ci potrà essere un intervento della Corte dei Conti dove i bilanci siano compilati in modo diverso da quanto richiesto. Inoltre la legge è parlamentare pertanto al Ministero è richiesto un parere ma non c'è un merito diretto. Alcune indicazioni per altro sono state date e tra le altre anche accettate, come la triplicazione della sanzione per l'installazione di segnale stradale non a norma.

Se da una parte si è introdotto maggior rigore, d'altra ci sono state aperture – che personalmente non condivido – per quanto concerne la cartellonistica pubblicitaria con le modifiche dell'articolo 23. E' consentito, ad esempio, l'inserimento di cartelloni negli itinerari internazionali, oltre tutto in violazione di un accordo internazionale che l'Italia aveva firmato, perché probabilmente qualcuno vi ha intravisto una possibilità di attività economica. Come contraltare è stata introdotta una norma più snella per la rimozione dei cartelli e la custodia degli stessi.

Paolo Mazzone

Vedendo che la palla che è passata al Ministero, immagino che i decreti attuativi possano non vedere la luce in un breve periodo, conoscendo l'esigua struttura che dovrà lavorarci. Stante questa situazione la proposta di Assosegnaletica, ma forse possiamo dire di Confindustria in toto, è di chiedersi quale può essere il ruolo delle imprese? Possiamo realizzare una task force in totale trasparenza e fornirvi un supporto?

Francesco Mazziotta

Al momento, almeno per quanto conosco la macchina, non so quale sarà l'indirizzo anche se alcuni decreti attuativi sono già stati promulgati, come ad esempio il rinnovo della patente in rapporto ai limiti di età. Non ho certezze nel senso che quanto meno non mi è stato comunicato ma so che con i provvedimenti di fine anno sarà aggiustato il tiro su alcuni provvedimenti e quindi non si può rischiare di intervenire su aspetti che poi verranno comunque modificati.

Il quadro che abbiamo davanti è una norma con un regolamento che non sono coerenti con la norma più generale ad esempio rispetto a quanto stipulato nel 2006 a livello mondiale sulla circolazione e la segnaletica. La mia intenzione è di 'catturare' tutti i provvedimenti e riportarli all'interno del regolamento.

Moderatore

Sui tempi le previsioni sono scoraggianti soprattutto per l'incertezza perché le intenzioni senza un terminus ad quem mancano di concretezza.

Passo la parola al Presidente dell'Associazione al quale chiedo di esplicitare la posizione del raggruppamento di imprese che rappresenta e qual è il cammino che si pensa di intraprendere.

Paolo Cattorini, Presidente Assosegnaletica

Per prima cosa penso che sia doveroso ringraziare l'Ingegnere Mazziotta. L'auspicio dell'Associazione è che il recupero del ruolo centrale da parte della segnaletica si trasferisca alle amministrazioni locali. Lo scorso anno girando l'Italia abbiamo trovato situazioni disastrose, ma anche alcuni casi di eccellenza. L'augurio è che le amministrazioni prendano atto della necessità di informare correttamente autisti e pedoni grazie ad una buona segnaletica.

Un ringraziamento generale a tutti i partecipanti e a chi ci ha ospitato.

Moderatore

Per concludere i lavori avrei piacere di invitare il cronista che ha svolto l'indagine sulla segnaletica nella Capitale in alcune aree di quartieri.

Fabio Perugia, Redattore de' Il Tempo

Il mio non vuol essere un intervento tecnico ma la testimonianza di un'esperienza condotta come cittadino, prima che come giornalista. Sono rimasto sconcertato perché

normalmente camminando e soprattutto guidando si avverte il disagio ma non ci si sofferma sulle ragioni. Assistito invece da tecnici ho potuto rilevare essenzialmente tre ordini di problemi. Innanzi tutto le indicazioni stradali, spesso vecchie e che conducono in luoghi diversi da quelli illustrati, com'è capitato sulla Tiburtina. Questo accade anche in punti strategici di Roma.

Un altro tipo di problema è legato all'età dei cartelli, veri e propri 'nonni' della strada alcuni nati nel 1968, quindi decisamente scaduti. Si intuisce che manca un dialogo intervenendo con modifiche e adeguamenti della viabilità stradale o con lavori infrastrutturali senza però adeguare, o senza adeguare del tutto la segnaletica. Il terzo ordine di problemi è di natura tecnica, la revisione dei cartelli che non rappresenta solo una formalità ma che ha effetti sulla visibilità e leggibilità dei segnali. Il nostro ruolo, sollecitato da Assosegnaletica, è di stimolare con la comunicazione la responsabilizzazione delle amministrazioni.

Francesco Mazziotta

E' indispensabile recuperare il valore centrale della segnaletica cercando anche di mettere dei binari lungo i quali la pubblica amministrazione deve muoversi senza vie d'uscita. Ormai esiste una discrezionalità da parte di alcune amministrazioni ai limiti della commedia dell'arte, a cominciare da strisce pedonali colorate a seconda dell'inclinazione politica. L'infrastruttura ha una responsabilità perché soprattutto per quanto concerne la segnaletica interagisce con il fattore umano che è poi considerato la causa numero uno dell'incidentalità.

Moderatore

Ringraziando per questo lavoro dietro le quinte vorrei invitare gli associati, al di là del rispetto del Codice etico, a promuovere una testimonianza e una comunicazione sul territorio in un dialogo costante con le amministrazioni pubbliche e la stampa, che è uno dei compiti dell'Associazione, come ho ricordato in apertura. Il lavoro dell'imprenditore del settore parte da un'attività di alfabetizzazione degli utenti della strada.



*Il Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

28 SET 2010

Preg. mo Presidente,

Desidero innanzitutto ringraziare Assosegnaletica per aver organizzato questo incontro su un tema così rilevante come il Nuovo Codice della Strada a pochi mesi dalla sua entrata in vigore.

Il tema della sicurezza stradale è stato sin dall'inizio uno degli obiettivi primari che ci siamo posti e la riforma del Codice della Strada aveva esattamente come scopo quello di garantire una maggiore sicurezza e regolarità nella circolazione stradale.

Ad Assosegnaletica, da tempo impegnata in questo comune obiettivo, non posso che rivolgere un plauso per l'attività svolta sin qui, ed un augurio di un rinnovato impegno a garanzia di strade sempre più sicure per tutti i cittadini.

Profitto della circostanza per far giungere a tutti coloro che oggi sono presenti un sincero augurio di buon lavoro ed un cordiale e caloroso saluto.

Albero Matteoli

Paolo CATTORINI
Presidente
Assosegnaletica

LA CITTÀ
CHE NON VAVerano Per la Tangenziale
c'è una indicazione «invisibile»

Vecchia, sbagliata, illeggibile La segnaletica è una trappola

Inchiesta Viaggio tra i cartelli stradali degli anni '70, nascosti e scoloriti
Con le indicazioni pazze c'è il rischio di perdersi e di causare incidenti

Assosegnaletica

«Più soldi dai Comuni per i pedoni»

■ I cartelli stradali obsoleti rendono ogni giorno più insicura la nostra città. Assosegnaletica non ha dubbi: bisogna investire di più. Il presidente Paolo Cattorini spiega che «con la legge 120 la segnaletica è stata messa in primo piano tra i fattori di sicurezza. Ma il problema è vedere come il dettato della legge verrà recepito dagli addetti ai lavori». In pratica la legge è vero che dà delle risorse importanti per il settore, il 12,5 per cento delle sanzioni degli enti locali, «ma bisogna vedere come verranno gestiti quei soldi. È tempo di mantenere le promesse». Secondo Cattorini i primi investimenti dovranno andare a sostegno «dell'utenza debole. Chi deve attraversare la strada non vede le strisce a terra e la segnaletica verticale è praticamente inesistente».

Fab. Per.

Fabio Perugia
f.perugia@ltempo.it

■ Troppo piccoli. Arrugginiti. Illeggibili. Errati. Vecchi al punto da conquistare l'appellativo di «nonni». Soprattutto: pericolosi. Sono decine di cartelli stradali della Capitale. E per chi viaggia in auto, moto, ma anche a piedi, rappresentano un rischio serio. I meno esperti, comuni cittadini, difficilmente individuano i segnali sbagliati. Spesso chi se ne accorge è a un passo da un incidente stradale, oppure è stato già travolto dal destino.

Per dare un'idea dei pericoli, subito qualche numero: il 94 per cento dei segnali orizzontali (come le strisce pedonali) non sono a norma; due segnali verticali su tre sono fuorilegge.

Il nostro viaggio nella giungla dei cartelli stradali inizia grazie al «tutor» Assosegnaletica, che ci ha guidato in questo labirinto mostrando decine e decine di segnali fuorilegge o che neutralizzano il senso dell'orientamento anche al romano più esperto. Due anni fa, nell'agosto del 2008, i tecnici dell'associazione accompagnarono *Il Tempo* in questo «tour», riscontrando numerosi pericoli. Oggi poco o nulla è

cambiato.

Si parte da piazza delle Province. Pochi metri in discesa e si giunge a uno svincolo. Le indicazioni sembrano chiare: si può andare a Tiburtina, sul Raccordo, verso il Centro o i parcheggi nazionali e internazionali. Svoltiamo

a sinistra, direzione Tiburtina. Ma poco dopo un curvone ecco ritrovarci lungo la via che porta fuori Roma. Dobbiamo tornare indietro. Ma farlo non è semplice. Chi non conosce la zona può impiegarci mezz'ora. A volte qualcuno prova ad azzardare un'infra-



Trionfale Il divieto di fermata è del 1979

zione. Il rischio che comporta quell'indicazione errata non è solo finire lontani dalla meta, ma causare anche un incidente. In due anni, dal giorno della nostra prima inchiesta, nulla è cambiato.

Come nulla è cambiato, sempre sulla Tiburtina, poco dopo il Verano, quando si può imboccare la Tangenziale. I cartelli che indicano la direzione sono piccoli e lontani per chi arriva dal Centro. Nessun altro segnale avverte il conducente dello svincolo. Così le auto sono costrette a rrellantare di colpo, frenando a pochi metri dal guard rail, rischiando la sciagura. C'è anche chi supera il segnale d'imbocco per l'arteria direzione Foro Italico e prova una manovra in retromarcia. No comment.

Le indicazioni sbagliate, spiegano da Assosegnaletica, sono spesso il prodotto di cartelli troppo vecchi. Che non sono stati adeguati al cambiamento della mobilità cittadina negli anni. O le cui scritte sono state cancellate dal tempo. È il caso, ad esempio, di piazza Lecce. Una volta il segnale «parlava» chiaro: oggi assomiglia più a un pezzo di metallo su cui sono sopravvissute poche let-



tere.

Da Nord a Sud il nostro viaggio racconta sempre la stessa storia. Da via delle Medaglie d'Oro all'incrocio killer di via Regina Margherita non si contano i segnali stradali illeggibili, coperti da piante, che hanno perso la corretta luminosità o la colorazione. È possibile incrociarne molti divenuti ormai obsoleti, eliminati e sostituiti dalle

Trionfale I cartelli non rispettano i criteri di catarifrangenza



Tangenziale
Il cartello indica una strada che si immette nella via principale: in realtà una recinzione impedisce la manovra



Piazza delle Province
Sul marciapiede, dietro le foglie di un albero, un cartello indica le direzioni Pescara e Tivoli: sono sbagliate

In via della Magliana a passo di lumaca



■ C'è un cartello stradale su via della Magliana che impone il limite di velocità a 10 km/h. Non si sa bene l'origine né quando è stato messo ma soprattutto a cosa serve. Inutile, un «insulto al buonsenso» l'ha definito il consigliere comunale Marco Palma che chiederà a chi di competenza che venga al più presto rimosso.

Tiburtina I segnali portano nella direzione di marcia errata



nuove norme del Codice della Strada. Alcuni dei più antichi possono addirittura essere chiamati «nonni». Sono «stop» o «divieti di fermata» arrugginiti o che hanno perso la verniciatura originale (decenni fa i cartelli erano verniciati, ndr). Riconoscerli è facile. E per chi vuole individuare con precisione l'anno di nascita basta buttare lo sguardo sul lato posteriore.

re. Datano 1979, 1968, 1982. Spesso, oltre a essere inutili, sono anche pericolosi.

Un capitolo a parte va dedicato invece al problema della catarifrangenza dei segnali stradali. Il cartello durante la catena di produzione viene ricoperto da una pellicola. Può essere di classe 1 o 2. Ad alcuni cartelli deve, per legge, essere applicata la

pellicola di classe 2, la più luminosa. Troppo spesso la segnaletica della Capitale non rispetta questa norma. La certificazione avviene quindi con scarsa attenzione. Come è quasi nulla la manutenzione effettuata. A norma i cartelli con le pellicole classe 1 devono essere controllati ogni sette anni, mentre quelli con le pellicole classe 2 ogni dieci. Sul retro dei se-

gnali però è una rarità scoprire che gli addetti ai lavori sono effettivamente passati per misurare la catarifrangenza e accertato che il cartello sia a norma.

Tra indicazioni sbagliate, segnali «scaduti» e preistorici la sicurezza sulle strade della Capitale resta quella accertata due anni fa dal nostro quotidiano. Il prezzo che si rischia di pagare è ancora troppo alto.

L'effetto anticivolo fa sì che assorbano il colore degli pneumatici

Le strisce swarovsky non luccicano più

Il caso

Dovrebbero essere le più luminose. Ma dopo sei mesi sono diventate nere

Dario Martini
d.martini@iltempo.it

■ Sono state dipinte a fine marzo. La loro caratteristica sarebbe la luminosità e la resistenza. Sono le strisce bianche «swarovsky» che contraddistinguono 274 attraversamenti pedonali in città. Quelli considerati più pericolosi o dove passano più persone (in

un anno nella Capitale sono morti 52 pedoni che attraversavano sulle strisce). Ma la resistenza della vernice ha dovuto fare i conti con il colore degli pneumatici di auto e moto. A distanza di sei mesi, le strisce sono quasi tutte diventate grigie o, nel peggiore dei casi, nere.

Insomma, l'effetto «swarovsky» (dovuto a dei microscopici cristalli che ri-

flettono la luce), è stato ricoperto di nero. E addio luminosità. Questo tipo di strisce sono il frutto di un accordo tra il Comune e la Fondazione Ania che le ha fatte dipingere con un investimento di 650 mila euro. Un progetto che è nato anche per migliorare la segnaletica orizzontale sulle strade visto che il 94 per cento è a norma (dato Assosignaletica). L'esperimento, comun-



que, nonostante la vernice sia coperta da una coltre opaca, non è del tutto fallito. Infatti questo tipo di strisce bianche ha la caratteristica di durare più a lungo delle altre strisce (più di due anni invece di qualche mese). E sono dotate di un sistema anticivolo (antiskid) che consente soprat-

tutto alle moto una maggiore tenuta. È proprio questo il motivo per cui si anneriscono più velocemente delle altre strisce. L'antiskid, infatti, raccoglie il colore degli pneumatici.

Basta passare in piazza Venezia (nella foto) o in piazzale della Radio per accorgersene. Una lunga ed

274

Attraversamenti

Sono i punti dove sono state dipinte le cosiddette strisce swarovsky come a piazza Venezia (a sinistra)

52

Pedoni morti

Le persone che in un anno hanno perso la vita sugli attraversamenti stradali

94

Per cento

La segnaletica orizzontale non a norma secondo le regole stabilite dall'Unione europea

omogenea patina nera ha ricoperto tutte le strisce. Si può notare però che la vernice usata è più «corposa» delle altre. Chi ci passa in motorino sente senz'altro la differenza, ma nota anche la perdita di luminosità.

Questo particolare tipo di vernice viene dall'America. La multinazionale 3M ha contribuito a produrla. Paolo Mazzoni, responsabile relazioni esterne di 3M, spiega che «è come quando tiri una coperta da una parte, inevitabilmente si scopre l'altra. L'effetto anti-

civolo e la maggiore resistenza - aggiunge Mazzoni - permettono che non scolorisca. Ma è più facile che si annerisca. Tra un po' di tempo però, quando l'antiskid inizierà a deteriorarsi, il bianco tornerà più visibile». Insomma, se si vuole più sicurezza è il colore a pagarne le conseguenze. Un problema che l'Ania ha ben presente tanto che ha già iniziato a ripulire le strisce annerite. Un progetto che quindi, nonostante le difficoltà tecniche, sarà rinnovato con un'altra convenzione che verrà stipulata con il Campidoglio.

ELENCO ASSOCIATI ASSOSEGNALETICA

- » A.C.I.S. S.R.L.
- » ANTONINO CHILLE' S.R.L.
- » CARTELLI SEGNALATORI S.R.L.
- » CICAS S.R.L.
- » FILA S.A.S. DI FILA GIULIO & C.
- » G.B. NORD S.R.L.
- » G.B. SEGNALETICA S.P.A.
- » GUBELA S.P.A.
- » IGS ENGINEERING S.R.L.
- » IRC S.P.A. INTERNATIONAL REFLECTIVE COMPANY
- » ITERSUD S.P.A.
- » LINEA SEGNALETICA S.A.S.
- » OMNIA STRADE S.A.S.
- » OPERA S.R.L.
- » PREALUX S.R.L.
- » SEA SEGNALETICA STRADALE S.P.A.
- » SERENISSIMA S.R.L.
- » SIAS S.P.A.
- » SIGNAL SERVICE S.A.S.
- » SISAS SEGNALETICA S.R.L.
- » TAMBURRINI ALESSANDRO S.R.L.
- » TG SEGNALETICA S.R.L.
- » 3M ITALIA S.P.A.
- » VENETA SICUREZZA E SEGNALETICA STRADALE S.R.L.
- » VERONA S.R.L.

Associazione italiana segnaletica stradale

IL NOTIZIARIO ASSOSIGNALETICA
www.assosignaletica.it

INVIARE ALLA SEGRETERIA DI VIA ROMA 301123 SETTORIO

REDAZIONE E AMMINISTRAZIONE
Via Roma 301123 - 00187 Roma - Tel. 06 47801111 - Fax 06 47801112

REDAZIONE E AMMINISTRAZIONE
Via Roma 301123 - 00187 Roma - Tel. 06 47801111 - Fax 06 47801112

REDAZIONE E AMMINISTRAZIONE
Via Roma 301123 - 00187 Roma - Tel. 06 47801111 - Fax 06 47801112

AGENZIA PARLAMENTARE
AGENZIA PARLAMENTARE
AGENZIA PARLAMENTARE

AGENPARL. L'INFORMAZIONE CHE CERCAVI

HOME CHI SIAMO SERVIZI VIDEO

ROMA: ASSOSEGNALETICA, DUE SEGNALI SU TRE FUORI

10 settembre 2010 10:20:20

di **Roberto Mammì** - **ROMA, ASSOSEGNALETICA** Di **Roberto Mammì**

Questa volta abbiamo

AGENPARL - Roma, 1 ott. - «Due segnali verticali su tre sono fuorilegge e il 94% della segnaletica orizzontale non è a norma nel campione esaminato». Questo il risultato dell'indagine sullo stato della segnaletica a Roma presentata ieri in occasione dell'Assemblea pubblica di Assosignaletica.

IL TEMPO

Notizie - Roma

Assosignaletica non ha dubbi: bisogna innalzare gli alti. Il presidente Paolo Cattorini spiega che cosa lo spinge su questa richiesta e come il primo piano ha fatto di stonare. Ma problema è risolvere come è d'abitudine dalla legge: un segnale di lavoro, la prima la legge viene da dove viene trasportato per il settore. Il 94 per cento delle segnaletiche degli alti fuorilegge, una bisogna vedere come vengono parati gli alti. Il segnale di lavoro è presente. Secondo Cattorini i primi innalzamenti andranno a vantaggio dell'area della Via dove attraversa la strada, non solo la strada e la segnaletica verticale è produttivamente aumentata - P. B.

10/09/2010

COMMISSIONE UE

Specchio Economico - N. 10 - Ottobre 2010
(Rivista 4000, Nuova 3000)

INCIDENTI STRADALI E INFORTUNI SUL LAVORO

Assosignaletica e Inail, insieme on the road

di **ILARIA GUIDANTONI***

Il tema dell'incidentalità stradale è purtroppo di grande attualità e l'estate trascorsa ne è stata un'ulteriore prova, semmai se ne fosse stato bisogno. Il dato positivo è che è aumentata, almeno a livello di stampa, la consapevolezza del problema e cresce la cultura della comunicazione a riguardo. Una delle questioni che stanno emergendo, seppur ancora in secondo piano, è la rilevanza tra l'incidentalità stradale ed i infortuni sul lavoro. Un dato è significativo al riguardo: oltre il 50 per cento degli infortuni sul lavoro è riconducibile a incidenti stradali in due diverse fattispecie: in itinere - ovvero nel tragitto casa-ufficio - e in servizio, ovvero nel corso delle funzioni professionali.

Quest'ultima tipologia concorre in particolare alcune categorie di lavoratori quali gli operatori nei cantieri stradali, gli autotrasportatori, gli assistenti e commessi viaggiatori. A questa considerazione si aggiunge che dal 2008 l'Inail, Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro, nel suo Rapporto annuale evidenzia una fortissima inversione di tendenza con una netta diminuzione degli incidenti professionali, con l'eccezione però degli incidenti stradali che, al contrario, sono addirittura aumentati. Valutando la convergenza di interessi tra l'Assosignaletica e Inail, l'Associazione si è mossa per tentare di affrontare il problema lavorativo in sinergia, con la firma il 28 maggio scorso di un contratto di collaborazione, con l'impegno di promuovere iniziative per la prevenzione degli incidenti sul lavoro. Inail, 1.200 infortuni mortali registrati dall'Inail, 611 furono vittime di sinistri stradali. Questa considerazione ha evidenziato una possibile convergenza degli interessi tra Assosignaletica ed Inail. L'Associazione si è mossa per tentare di affrontare il problema lavorativo in sinergia, con la firma il 28 maggio scorso di un contratto di collaborazione, con l'impegno di promuovere iniziative per la prevenzione degli incidenti sul lavoro. Inail, 1.200 infortuni mortali registrati dall'Inail, 611 furono vittime di sinistri stradali. Questa considerazione ha evidenziato una possibile convergenza degli interessi tra Assosignaletica ed Inail. L'Associazione si è mossa per tentare di affrontare il problema lavorativo in sinergia, con la firma il 28 maggio scorso di un contratto di collaborazione, con l'impegno di promuovere iniziative per la prevenzione degli incidenti sul lavoro.

ASSOSEGNALETICA
L'Associazione chiede un confronto con il governo sulla destinazione dei fondi

TIRRENIA
Nuove risorse e più tempo per la privatizzazione

Corriere dei TRASPORTI

Settimanale indipendente d'informazione

Stade sicure

24 ORE

Strade e Comuni/1 - Il brutto di Roma

Il percorso del futuro

23

il corriere della sicurezza

Assosignaletica - Codice della strada: un dibattito sui nodi critici

VELINO
RISERVA STRADA QUALITÀ SICUREZZA

322C VEL0233 3 ECO/001/07A
Codice Strada, in corso a Roma assemblea Assosignaletica

Roma, 30 SET (Il Velino) - A soli due mesi dall'entrata in vigore, il nuovo Codice della Strada presenta qualche critica sulla modalità di applicazione. Come saranno destinati i proventi delle multe alla manutenzione delle strade e alla segnaletica? Quando usciranno i decreti attuativi per passare dalle parole ai fatti?

Per affrontare tali interrogativi Assosignaletica - l'Associazione aderente ad ANSA/Confindustria che riunisce le imprese produttrici di segnaletica stradale - propone un confronto in corso oggi a Roma (Piazza Caraccioli 4) tra rappresentanti istituzionali e operatori del settore per fare chiarezza sul nodo critico del Codice e favorire un dibattito che aprirà gli utenti della strada e i protagonisti della filiera nell'interpretazione e nell'applicazione delle normative. Intervengono Angelo Maria Cuciani, Relatore Codice della Strada Commissione Lavori pubblici del Senato; Marco Filippo, Membro Commissione Lavori pubblici Senato della Repubblica; Sergio Bonadina, Direttore generale DG sicurezza stradale Ministero Infrastrutture e Trasporti; Paola Velo, Vice presidente Commissione Trasporti Camera Deputati; Paolo Cattorini, Presidente Assosignaletica e Presidente e Consigliere di Assosignaletica (religi@301123 SET 10 NANN)

Corriere dell'Italia

to all'assemblea di legge, uno big

H2roma

Aggiornare le Strade Missioni Imperative

Il percorso del futuro

23

Strade e Comuni/1 - Il brutto di Roma

Il percorso del futuro

23

il corriere della sicurezza

Assosignaletica - Codice della strada: un dibattito sui nodi critici

VELINO
RISERVA STRADA QUALITÀ SICUREZZA

322C VEL0233 3 ECO/001/07A
Codice Strada, in corso a Roma assemblea Assosignaletica

Roma, 30 SET (Il Velino) - A soli due mesi dall'entrata in vigore, il nuovo Codice della Strada presenta qualche critica sulla modalità di applicazione. Come saranno destinati i proventi delle multe alla manutenzione delle strade e alla segnaletica? Quando usciranno i decreti attuativi per passare dalle parole ai fatti?

Per affrontare tali interrogativi Assosignaletica - l'Associazione aderente ad ANSA/Confindustria che riunisce le imprese produttrici di segnaletica stradale - propone un confronto in corso oggi a Roma (Piazza Caraccioli 4) tra rappresentanti istituzionali e operatori del settore per fare chiarezza sul nodo critico del Codice e favorire un dibattito che aprirà gli utenti della strada e i protagonisti della filiera nell'interpretazione e nell'applicazione delle normative. Intervengono Angelo Maria Cuciani, Relatore Codice della Strada Commissione Lavori pubblici del Senato; Marco Filippo, Membro Commissione Lavori pubblici Senato della Repubblica; Sergio Bonadina, Direttore generale DG sicurezza stradale Ministero Infrastrutture e Trasporti; Paola Velo, Vice presidente Commissione Trasporti Camera Deputati; Paolo Cattorini, Presidente Assosignaletica e Presidente e Consigliere di Assosignaletica (religi@301123 SET 10 NANN)

il corriere della sicurezza

Assosignaletica - Codice della strada: un dibattito sui nodi critici

VELINO
RISERVA STRADA QUALITÀ SICUREZZA

322C VEL0233 3 ECO/001/07A
Codice Strada, in corso a Roma assemblea Assosignaletica

Roma, 30 SET (Il Velino) - A soli due mesi dall'entrata in vigore, il nuovo Codice della Strada presenta qualche critica sulla modalità di applicazione. Come saranno destinati i proventi delle multe alla manutenzione delle strade e alla segnaletica? Quando usciranno i decreti attuativi per passare dalle parole ai fatti?

Per affrontare tali interrogativi Assosignaletica - l'Associazione aderente ad ANSA/Confindustria che riunisce le imprese produttrici di segnaletica stradale - propone un confronto in corso oggi a Roma (Piazza Caraccioli 4) tra rappresentanti istituzionali e operatori del settore per fare chiarezza sul nodo critico del Codice e favorire un dibattito che aprirà gli utenti della strada e i protagonisti della filiera nell'interpretazione e nell'applicazione delle normative. Intervengono Angelo Maria Cuciani, Relatore Codice della Strada Commissione Lavori pubblici del Senato; Marco Filippo, Membro Commissione Lavori pubblici Senato della Repubblica; Sergio Bonadina, Direttore generale DG sicurezza stradale Ministero Infrastrutture e Trasporti; Paola Velo, Vice presidente Commissione Trasporti Camera Deputati; Paolo Cattorini, Presidente Assosignaletica e Presidente e Consigliere di Assosignaletica (religi@301123 SET 10 NANN)

il corriere della sicurezza

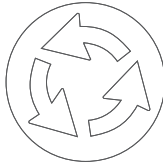
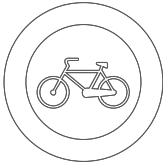
Assosignaletica - Codice della strada: un dibattito sui nodi critici

VELINO
RISERVA STRADA QUALITÀ SICUREZZA

322C VEL0233 3 ECO/001/07A
Codice Strada, in corso a Roma assemblea Assosignaletica

Roma, 30 SET (Il Velino) - A soli due mesi dall'entrata in vigore, il nuovo Codice della Strada presenta qualche critica sulla modalità di applicazione. Come saranno destinati i proventi delle multe alla manutenzione delle strade e alla segnaletica? Quando usciranno i decreti attuativi per passare dalle parole ai fatti?

Per affrontare tali interrogativi Assosignaletica - l'Associazione aderente ad ANSA/Confindustria che riunisce le imprese produttrici di segnaletica stradale - propone un confronto in corso oggi a Roma (Piazza Caraccioli 4) tra rappresentanti istituzionali e operatori del settore per fare chiarezza sul nodo critico del Codice e favorire un dibattito che aprirà gli utenti della strada e i protagonisti della filiera nell'interpretazione e nell'applicazione delle normative. Intervengono Angelo Maria Cuciani, Relatore Codice della Strada Commissione Lavori pubblici del Senato; Marco Filippo, Membro Commissione Lavori pubblici Senato della Repubblica; Sergio Bonadina, Direttore generale DG sicurezza stradale Ministero Infrastrutture e Trasporti; Paola Velo, Vice presidente Commissione Trasporti Camera Deputati; Paolo Cattorini, Presidente Assosignaletica e Presidente e Consigliere di Assosignaletica (religi@301123 SET 10 NANN)



organizzato da



Associazione italiana segnaletica stradale



ANIMA



Federazione delle Associazioni Nazionali
dell'Industria Meccanica Varia ed Affine