

Segnaletica, all'attenzione del Parlamento

“Serve una politica di raccordo tra Governo, amministratori e aziende”



ASSOSEGNALETICA
Associazione Italiana
Segnaletica Stradale

Via A. Scarsellini, 13
20161 - Milano

Segreteria:
Tel. 0245418.524/
0245418.501

E-mail:
assosegnaletica@
anima-it.com
www.assosegnaletica.it

Ilaria Guidantoni

Alla luce del lavoro che le Commissioni Trasporti della Camera dei Deputati e del Senato della Repubblica stanno svolgendo in tema di sicurezza stradale che dovrebbe vedere la luce in primavera, la segnaletica sembra aver trovato finalmente una sua centralità.

Ilaria Guidantoni ne ha parlato con Anna Donati, Presidente della Commissione Lavori pubblici, trasporti e comunicazioni al Senato ed esponente dei Verdi impegnata anche in passato in alcune iniziative di tutela del paesaggio da abusivismo cartellonistico e segnaletica stradale ridondante e maltenuta. Inoltre la Senatrice ha anche esperienza di amministratore pubblico locale avendo ricoperto a metà degli Anni '90 il ruolo di Assessore al traffico del Comune di Bologna.

Assosegnaletica. La segnaletica rappresenta tra le dotazioni tecnico-logistiche di sicurezza l'elemento interattivo con il guidatore: ovviamente la chiarezza del segnale costituisce un supporto al *comfort*, sicurezza del conducente, rendendo la sua scelta più certa e veloce. Di conseguenza anche nell'ambiente urbano si ha un riflesso positivo perché si velocizza la mobilità (riducendo tra l'altro le emissioni). Qual è la sua posizione a riguardo? Quali politiche, anche solo in termini di comunicazione, si possono mettere in atto?

Donati. La segnaletica è certamente una componente essenziale della strada e non solo per l'informazione al cittadino - funzione per altro sempre più determinante per la crescente complessità della circolazione - ma anche per orientare la guida e renderla più sicura. In tal senso esiste un riflesso anche sull'ambiente. L'obiettivo non è tanto di velocizzare il traffico perché aumentando la velocità le emissioni salgono, quanto di renderlo più scorrevole. Una buona segnaletica consente infatti di risparmiare tragitti inutili.

Assosegnaletica. Sempre dal punto di vista ambientale la segnaletica è un elemento di forte impatto ed eventualmente disturbo visivo, tra ridondanza, abusi-



Senatrice Anna Donati

vismo, scarsa manutenzione: Lei è stata protagonista di un'iniziativa nel merito, con particolare riferimento alla cartellonistica. La può riassumere? Quali risultati sono stati conseguiti? Pensa si possa ripetere sul fronte della segnaletica dato che è una dotazione stabilita da obbligo di legge e preposta specificatamente alla sicurezza?

Donati. Il tema della segnaletica in questo momento è l'eccesso di informazione, soprattutto per quanto concerne la cartellonistica pubblicitaria. Ma lo stesso discorso vale anche ad esempio per la pubblicità progresso che, magari a livello a livello contenutistico è valida, ma comunque ridondante. Altro nodo critico la segnaletica non conforme o perché obsoleta o in eccesso, soprattutto alla luce delle nuove tecnologie che possono integrarsi con il segnale tradizionale. Non si tratta ovviamente di una sostituzione ma certo di una possibile riduzione della segnaletica a fronte di altre strumentazioni (servizi di messaggistica sul cellulare, navigatore satellitare ad esempio). Occorre quindi intervenire con un'operazione di riordino e pulizia anche per minimizzare l'impatto paesaggistico. Con il Gruppo dei Verdi, in passato, ho intrapreso alcune iniziative in tal senso soprattutto in riferimento alla cartellonistica abusiva che le amministrazioni pubbliche locali, per fare cassa, intendevano incentivare.

Non ritengo purtroppo di aver vinto la bat-

taglia anche se dei risultati ci sono stati. Il fatto è che occorre una politica di continuità nel tempo, ad esempio per quanto attiene il divieto di installazione nelle strade storiche. Un provvedimento che ha incontrato il favore delle pubbliche amministrazioni locali.

Assosegnaletica. Probabilmente anche perché la prospettiva di un ritorno in termini di valorizzazione del territorio in chiave turistica migliora l'approccio di fronte ad un divieto.

Donati. Senz'altro questa è la chiave. D'altra parte c'è un dato in controtendenza che riguarda Anas che diventando una Spa con un conseguente contratto di servizi con la Stato ha incentivato la cartellonistica.

Assosegnaletica. Forse proprio per esigenze aziendali di bilancio non c'è da meravigliarsi.

Donati. Il fatto è che nel tempo è un *boom* che torna indietro (in questo caso rivolgendosi contro l'Anas) perché l'eccesso di informazione ha un effetto contrario.

Assosegnaletica. La segnaletica, com'è noto da norma di legge, non dev'essere solo progettata correttamente ma anche installata in modo adeguato, mantenuta e collocata nell'ambito del contesto ambientale e climatico. Si sa che la visibilità varia a seconda del luogo e anche il ciclo di vita dipende ad esempio dall'intensità dei raggi solari. Come si può intervenire per garantire l'applicazione di quanto previsto e rendere più certi ed effettivi i controlli?

Donati. Credo che dovremmo agire su un doppio livello, rispettivamente sul fronte degli incentivi alle pubbliche amministrazioni locali e attraverso un nuovo contratto tra Stato e Anas, di vigilanza.

Per quanto concerne il primo aspetto ritengo che, soprattutto nel mondo cittadino, è opportuno studiare un sistema di incentivi per premiare le amministrazioni pubbliche attente alla segnaletica; altrimenti è facile, con i problemi di bilancio che esistono, che un amministratore locale tenda a soprassedere su quanto non

è emergenziale. Certo esiste anche una questione di cultura delle amministrazioni locali, troppo sbilanciata a favore delle grandi opere, anche perché sembrano drenare maggiormente il consenso. Occorre invece riequilibrare in tal senso gli investimenti.

Assosegnaletica. Forse è anche un problema di cultura del cittadino che non percepisce la cura della strada se non in una situazione di emergenza.

Donati. Io sono pronta a scommettere sull'intelligenza del cittadino, forse perché come ex Assessore al traffico di Bologna quando ho fatto operazioni di *traffic calming* ho sempre avuto riconoscimenti positivi da parte della città. Certo è necessario spiegare, incontrare i cittadini, evidenziando anche i disagi necessari per risolvere i problemi. Il secondo livello d'intervento potrebbe essere in un rafforzamento del sistema di vigilanza dello Stato sull'Anas e, a cascata, dell'Anas sulle concessionarie stradali, rispetto alle quali, a dire il vero, un miglioramento è stato registrato.

Assosegnaletica. È in corso la revisione del Codice della Strada: qual è l'auspicio affinché il Parlamento colga quest'opportunità, sulla base di quanto emerso nelle discussioni in aula e nelle commissioni, anche nell'ottica di migliorare lo stato della segnaletica sulle nostre strade?

Donati. Il testo arrivato al Senato, poi rinviato alla Camera, registra un segnale importante nel riconoscimento di ruolo alla segnaletica con tre articoli in tema, rispettivamente art. 26, 27 e 28, intervenendo anche sul fronte dei controlli e delle sanzioni. Certo io avrei preferito una norma delega al Ministro dei trasporti in materia di sicurezza stradale perché il lavoro nelle commissioni può presentare rischi di errori e distorsioni se non si limita all'indirizzo politico di orientamento. In ogni caso al Senato c'è stato fortunatamente un rafforzamento della delega al Ministro secondo l'articolo 31.

Assosegnaletica. Che tipo di attenzione politica c'è per quanto concerne la sperimentazione di nuovi materiali e tecnologie che possano dimostrare la loro efficienza, ancorché sicure? Quale ruolo possono giocare in un'ottica di maggiore sicurezza le nuove tecnologie? Più in-

generale, esiste forse nel nostro Paese un problema di scarsa attenzione all'innovazione.

Donati. In effetti l'innovazione non è sostenuta dal settore pubblico, almeno non come dovrebbe. In questo senso ripensando alla mia esperienza di Assessore, quando nel 1994 abbiamo introdotto una nuova tecnologia, per altro piuttosto elementare, il sistema di vigile elettronico Sirio per il controllo delle ZTL, ci sono voluti circa 10 anni per la piena entrata a regime. Esiste sicuramente una resistenza della Pubblica amministrazione (culturale) ma anche una reale difficoltà di orientarsi e scegliere tra varie proposte, non tutte valide o, meglio, praticabili sia per ragioni di regole normative che di costi, ad esempio. In questo senso il Ministero dei Trasporti e dell'Innovazione dovrebbero attivarsi. D'altra parte sarebbe necessario un atto di coraggio da parte di qualche amministrazione per promuovere un bando europeo.

Assosegnaletica. Qual è la sua posizione rispetto alla possibilità di rottamazione della segnaletica obsoleta?

Donati. Sono sostanzialmente d'accordo tenendo presente una doppia cautela, precisamente, che l'obiettivo è di razionalizzare la segnaletica esistente, quindi anche di ridurla dove necessario, non solo di procedere ad una sostituzione; in secondo luogo, di seguire un processo graduale cominciando dalle priorità, ben sapendo che esiste una penuria generalizzata di risorse finanziarie.

Assosegnaletica. Che fine hanno fatto le 12 strade definite killer dal Ministero? La loro messa in sicurezza potrebbe diventare un modello, un laboratorio, almeno per un nuovo modo di fare sicurezza, quanto alla programmazione della segnaletica stradale?

Donati. Secondo i responsabili al Ministero dei trasporti si dovrebbe passare a breve dalla progettazione alla cantierizzazione, confortati dalle risorse stanziare in Finanziaria per il finanziamento del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (204 milioni di euro). Anche in questo caso è importante seguire la logica delle priorità, partendo dalle città dove si verificano i due terzi degli incidenti, con una politica di continuità, senza cioè cambiare i piani di programmazione perché altrimenti diventa impossibile misurare i risultati.

P