

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

5.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI MERCOLEDÌ 17 DICEMBRE 2008

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARIO VALDUCCI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Compagnon Angelo (UdC)	6
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3	Fabbri Rudy, <i>Consigliere di Assosegnaletica</i> .	4, 6
INDAGINE CONOSCITIVA SUI PROGETTI DI LEGGE C. 44, C. 471, C. 649 E C. 772, IN MATERIA DI SICUREZZA NELLA CIR- COLAZIONE STRADALE		Mazzoni Paolo, <i>Consigliere di Assosegnale- tica</i>	6, 7
Audizione di rappresentanti di Associazione italiana segnaletica stradale (Assosegnaletica):		Nizzi Settimo (PdL)	6
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3, 5, 6, 8	Tosi Francesco, <i>Responsabile dei Rapporti rapporti istituzionali di Assosegnaletica</i> ..	3, 5, 7
		Velo Silvia (PD)	5

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 9,25.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Audizione di rappresentanti di Associazione italiana segnaletica stradale (Assosegnaletica).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sui progetti di legge C. 44, C. 471, C. 649 e C. 772, in materia di sicurezza nella circolazione stradale, l'audizione di rappresentanti di Associazione italiana segnaletica stradale (Assosegnaletica).

Do la parola a Francesco Tosi, responsabile dei rapporti istituzionali di Assosegnaletica.

FRANCESCO TOSI, *Responsabile dei rapporti istituzionali di Assosegnaletica*. Grazie presidente. Sarò breve e cercherò di entrare subito nel vivo del problema. Assosegnaletica è un'associazione di produttori di segnali; la scelta è molto precisa ed è dedicata al segnale. Il nostro obiettivo

primario è quello di ridare al segnale il suo compito primario e fondamentale di sicurezza sulla strada.

Questa associazione è formata da società medio-piccole, considerate la spina dorsale del Paese dal punto di vista economico, che, ubicate su tutto il territorio nazionale, versano in una grande crisi di mercato non collegabile all'odierna situazione di crisi. Si tratta infatti di una crisi vecchia, storica. Si fa pochissima segnaletica e quella esistente è assolutamente obsoleta, nonostante il segnale possa essere considerato l'elemento fondamentale e delicato dell'infrastruttura, che consente la comunicazione con l'utente. Si tratta di una comunicazione non verbale, ma fondamentale, perché dice all'utente sulla strada quello che deve essere fatto, e dovrebbe dirlo nel modo più semplice e comprensibile. Questo però non avviene, e infatti tutti noi, come utenti, ci rendiamo conto dell'attuale situazione della segnaletica in Italia.

A nostro giudizio è molto importante sottolineare che il 50 per cento degli incidenti sulla strada si verifica fondamentalmente per un problema di segnaletica obsoleta, elemento che ci ha indotto a fare una serie di considerazioni. Poiché in questo momento si sta parlando delle grandi infrastrutture, Assosegnaletica teme che, come avviene di solito, la segnaletica non venga considerata, perché il vero problema inerente la segnaletica è la manutenzione. Questa deve infatti seguire criteri che non sempre sono collegati ai grandi progetti. Purtroppo, la segnaletica anche nei grandi progetti diventa l'elemento finale.

A questo punto, passerei la parola ai miei colleghi, al signor Rudy Fabbri, con-

sigliere di Assosegnaletica e produttore di supporti e al signor Paolo Mazzoni, anch'egli consigliere di Assosegnaletica.

RUDY FABBRI, *Consigliere di Assosegnaletica*. Vorrei porre l'attenzione su alcuni dati da tempo in circolazione. Ricerche qualificate, elaborate sia dai nostri centri studi che da altre prestigiose associazioni come l'ACI, inducono a considerare la segnaletica stradale l'elemento debole sull'infrastruttura stradale. Dati riscontrati oggettivamente su circa 10 mila segnali ci portano a indicare che un segnale su due, quasi il 50 per cento della segnaletica stradale, non è più a norma.

Si tratta quindi di un'evidente emergenza, che diventa ancor più palese in riferimento all'utenza debole. Vi inviterei a verificare gli allegati del documento che abbiamo consegnato alla presidenza, in cui sono citati esempi di modelli europei che hanno dato un esito favorevole e che in Italia non vengono utilizzati. Si tratta della protezione delle utenze deboli, rappresentate da pedoni, ciclisti, persone diversamente abili e bambini che escono dalle scuole. In uno degli allegati troverete indicate le *best practices*, i casi di eccellenza in Europa, dai quali si evince come il miglioramento della manutenzione della segnaletica stradale sia l'intervento più semplice da realizzare immediatamente.

Bisogna che vengano realizzate anche indagini *before and after*, ovvero indagini preventive, che valutino quanti incidenti accadono in un determinato punto nero della strada in un determinato arco di tempo, a seguito della quale effettuare interventi semplici ed economici che migliorino l'impianto segnaletico, e indagini successive, con le quali valutare il numero degli incidenti avvenuti nello stesso arco di tempo successivamente agli interventi adottati. Emergono risultati eclatanti in tutta Europa. Nel documento sono segnalati casi di eccellenza in tutta Europa, anche nei Paesi di recente adesione, come la Polonia e i Paesi dell'ex Jugoslavia. In Spagna, Francia, e Inghilterra l'utenza debole è messa in condizione di viaggiare e camminare sulla strada. Questo è un tema

a noi molto caro, un'emergenza segnalata dall'Unione europea. In Italia siano fermi, siamo ancora al punto zero. Nella relazione vengono formulate alcune proposte che dovrebbero essere prese in considerazione in attesa della riforma del codice della strada. Ragionevolmente, infatti, pur avviando oggi un processo di riforma del codice della strada, non potremo arrivare alla definizione di un nuovo impianto normativo prima di due o tre anni. Abbiamo, quindi, diviso le nostre proposte in proposte ponte, in attesa dell'auspicata riforma organica del nuovo codice della strada e proposte per la futura riforma del nuovo codice della strada.

Le proposte ponte, in attesa del nuovo codice, che auspichiamo la Commissione possa prendere in considerazione, sono: rottamare i segnali vetusti e obsoleti non più a norma con il codice della strada; introdurre urgentemente una segnaletica più visibile per l'utenza debole, come da esempi ormai consolidati in tutta Europa; migliorare la segnaletica stradale nei punti di maggiore incidentalità, cosa possibile, dato che ogni comune e ogni ente concessionario della strada ha la mappatura dei « punti neri »; anticipare l'adozione di alcune direttive europee, come quella della marcatura CE, per migliorare la qualità, predisponendo cartelli che non arrugginiscono e non decadano in pochi anni.

Oggi, nel codice della strada vigente è presente un articolo molto importante, l'articolo 208, che, come ribadiranno numerose associazioni audite, è fondamentale perché prevede l'autofinanziamento degli enti proprietari della strada. Questo articolo prevede infatti che la metà dei soldi dei proventi contravvenzionali degli enti locali siano destinati esclusivamente ad alcune voci specifiche, quali l'educazione stradale, il miglioramento delle dotazioni tecniche dei vigili urbani e la segnaletica stradale. Anche da un'indagine svolta dallo stesso Ministero dei trasporti, è emerso che pochissimi comuni in Italia utilizzano questi soldi come correttamente indicato dal codice della strada, investendoli invece in voci completamente differenti. Questo rappresenta un elemento

fondamentale, perché l'articolo 208 prevede già di fatto l'autofinanziamento dell'intervento che si rende oggi necessario per la sostituzione e l'ammodernamento della segnaletica.

Migliorare la segnaletica stradale significa raggiungere due obiettivi. Il primo è senz'altro quello di migliorare la sicurezza stradale e quindi diminuire il numero di morti e feriti; questo aspetto si traduce in un vantaggio economico per il Paese, perché i dati ACI e ISTAT del 2007 valutano nel 2 per cento del PIL il costo dell'intero ammontare degli incidenti stradali, laddove il costo medio sociale per ogni deceduto è di 1 milione 372 mila euro, quello per una persona ferita è di 26.316 euro. Si tratta di costi sociali che paghiamo tutti. Ridurre il numero degli incidenti stradali significa quindi ridurre queste cifre. Il secondo vantaggio è costituito dall'attivare un processo economico vitale per questo settore; si tratta di ripartire dalle opere immediatamente realizzabili, come evidenziato dal dottor Tosi, in attesa delle grandi infrastrutture.

FRANCESCO TOSI, *Responsabile dei rapporti istituzionali di Assosegnaletica*. A questo proposito, vorrei aggiungere questo concetto che mi sembra fondamentale e di cui si parla molto. Aprire i cantieri per la manutenzione della segnaletica potrebbe avere sicuramente un effetto benefico per l'economia del Paese. È necessario attendere le grandi infrastrutture, ma ci vorrà del tempo, così come per l'emanazione di un nuovo codice della strada. Come associazione, ma anche come utenti, chiediamo di mettere in movimento il settore della manutenzione, cosa che è possibile fare subito, perché l'ammodernamento della segnaletica ha un costo relativo ed è un intervento immediato, in quanto il nuovo segnale può essere subito messo sulla strada, senza bisogno di lavori strutturali. Questo elemento fondamentale potrebbe anche aiutare l'economia reale.

Gli associati versano in una grave crisi di mercato, che può portare alla morte delle società ma soprattutto porta alla morte sulle strade, perché non fare segna-

letica provoca un grande pericolo dal punto di vista sociale e ha un costo ingente, come prima abbiamo segnalato.

PRESIDENTE. Do la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

SILVIA VELO. Ringrazio Assosegnaletica per il contributo fornitoci e per il lavoro di ricerca che mette a disposizione delle imprese associate, ma anche delle istituzioni, del Parlamento e delle amministrazioni locali.

Condivido l'analisi, perché da tempo gli studi realizzati da fonti diverse concordano su questa emergenza della segnaletica e della manutenzione rispetto al tema della sicurezza stradale. D'altra parte, ciascuno di noi, viaggiando, si accorge delle difficoltà presenti nelle aree urbane periferiche in relazione a segnalazioni inadeguate e anacronistiche. Condivido il fatto che, laddove è fondamentale mettere in campo risorse e procedure per definire le grandi opere, e realizzare gli investimenti strategici per il Paese su cui ci siamo impegnati con l'Unione europea, è altrettanto rilevante adottare misure a sostegno della manutenzione ordinaria e straordinaria della nostra viabilità comunale, provinciale e regionale.

Abbiamo quindi presentato alcuni emendamenti al decreto legge n. 185, cosiddetto « decreto anticrisi » e colgo l'occasione per annunciarli in questa sede, con l'auspicio che la presenza di un soggetto terzo e le sollecitazioni che questo potrebbe mettere in campo possano essere oggetto di riflessione da parte di maggioranza e opposizione. Il « decreto anticrisi » introduce misure che favoriscono le grandi opere e in parte accelerano i pagamenti dei lavori da parte delle pubbliche amministrazioni, ma purtroppo lo fa in maniera limitata. Sul pagamento dei lavori si parla di beni e servizi e non di opere pubbliche. Questo lascia in dubbio lo sblocco dei pagamenti di eventuali appalti sulle strade e molte amministrazioni locali sono ostacolate nell'attuare lavori perché il patto di stabilità impedisce loro di effettuare i pagamenti per questi lavori.

Abbiamo inoltre proposto un emendamento per ampliare la possibilità di accedere alla Cassa depositi e prestiti anche per opere di manutenzione stradale, quali la segnaletica e altro. Siamo convinti che queste misure, che non hanno un costo perché la Cassa depositi e prestiti è un'enorme fonte di risorse, avrebbero un doppio effetto: attivare un meccanismo che favorisce la sicurezza stradale e attivare non meno importanti misure anticicliche, essendo tutti gli economisti concordi sull'esigenza di una maggiore spesa pubblica per risolvere la crisi di grande portata che sta attraversando il Paese. Le grandi opere rappresentano un'iniezione di investimenti, ma hanno tempi lunghissimi. Attivare appalti di manutenzione su strade comunali, provinciali e regionali avrebbe un beneficio immediato rispetto a una crisi che raggiungerà il suo apice probabilmente nei primi mesi del 2009 e su cui le grandi opere non sortirebbero alcun effetto nei tempi necessari.

ANGELO COMPAGNON. Credo che il presidente condivida con me l'esigenza di dedicare altro tempo a questo argomento, che ci troviamo ad affrontare a fine anno, quando, fra legge finanziaria e decreti, i tempi sono veramente stretti.

Immagino che le considerazioni da voi sinteticamente espresse siano contenute nella relazione consegnata. Sono infatti consapevole del ruolo fondamentale della segnaletica rispetto al provvedimento sulla sicurezza stradale che andiamo ad affrontare, al di là della crisi. Desidero quindi contribuire a predisporre uno strumento legislativo che sia veramente efficace nei confronti della sicurezza stradale.

Vorrei sapere inoltre se siete l'unica associazione nazionale in materia o se esistono altre associazioni, e, per mia curiosità statistica, quale percentuale di imprese rappresentate nella vostra associazione; vorrei inoltre sapere se vi occupate della segnaletica sia orizzontale che verticale.

Mi riservo di valutare le vostre puntuali proposte, auspicando che la Commissione possa costruire uno strumento efficace

anche grazie al vostro contributo, perché sono convinto che la segnaletica sia un elemento fondamentale della sicurezza, forse più importante di tanti altri spesso enfatizzati.

SETTIMO NIZZI. Vorrei solo chiedere se avete svolto anche uno studio riguardante la commistione fra la segnaletica stradale e la pubblicità cartellonistica stradale, valutando quanto questa incida negli incidenti.

PRESIDENTE. Do la parola ai rappresentanti di Assosegnaletica per la replica.

PAOLO MAZZONI, *Consigliere di Assosegnaletica*. Per quanto riguarda le considerazioni dell'onorevole Velo, è opportuno sottolineare come le nostre strutture siano piccole aziende, un'ossatura del sistema Italia, e come i benefici che dovrebbero venirci in aiuto riguardo per esempio ad eventuali interventi sull'IVA non ci tocchino minimamente, perché purtroppo non siamo riconosciuti come una « specializzata » ma dobbiamo confrontarci con società che fanno il *global service*. Vorremmo invece dialogare direttamente con le amministrazioni pubbliche, come avveniva in passato. Anche ANAS oggi è una Spa, quindi non verremo toccati neanche da questo aiuto finanziario, che le istituzioni stanno mettendo in campo.

RUDY FABBRI, *Consigliere di Assosegnaletica*. Rispondo alle prime due domande. Siamo l'associazione che in ambito confindustriale rappresenta i produttori, quindi, le fabbriche in cui vengono realizzati i segnali stradali. Esistono altre associazioni, alcune più piccole che si occupano di altri ambiti, come ad esempio quella che rappresenta gli installatori, ma siamo tutte allineate e con gli stessi intenti.

La nostra associazione si distingue perché rappresenta l'80-85 per cento delle fabbriche presenti su tutto il territorio

nazionale ed esclusivamente specializzate in questo ambito, quindi in grado di fare anche progettazione di cartelli, come prevede il codice della strada. Ci occupiamo quindi di progettazione, produzione e installazione. Siamo in ambito confindustriale e ci vantiamo di avere grandi esperienze europee. Il documento che abbiamo consegnato oggi nasce infatti dalla nostra competenza in merito a quanto accade oltre i nostri confini.

Tra le proposte della nostra associazione, ossia, come detto, proposte ponte e proposte per la futura riforma del codice della strada, si sottolinea l'esigenza di predisporre una direttiva o una circolare ministeriale che valorizzi quanto già previsto nell'articolo 208 del codice, che autofinanzierebbe immediatamente questo settore e, quindi, la sicurezza stradale. Tale articolo esiste e occorre rilanciarlo. Il Ministero dei trasporti, che tra l'altro lo scorso anno ha patrocinato una nostra ricerca per valutare l'analisi qualitativa della sicurezza stradale, riconosce che questo è uno degli elementi disattesi. Alla fine dell'anno, ogni comune dovrebbe predisporre un capitolo di bilancio a parte per indicare i proventi da contravvenzioni incassati e i soldi spesi per le finalità previste dall'articolo 208. Su circa 10 mila comuni, solo qualche centinaio presentano un bilancio come previsto dal codice della strada.

La cartellonistica pubblicitaria è il maggiore pericolo presente sulla strada. Nel dialogo competitivo che abbiamo da decenni con il Ministero, siamo i primi a sostenere quanto già previsto dal codice della strada, ossia di allontanare la cartellonistica pubblicitaria dai punti più pericolosi della strada, quali gli incroci e le arterie principali. Siamo assolutamente contrari ai tentativi effettuati sulle aziende concessionarie di predisporre qualche cartellone pubblicitario. Ricordo che il cartello è l'elemento determinante della sicurezza stradale, l'unico veramente obbligatorio; una strada teoricamente potrebbe essere senza asfalto, ma non verrebbe mai aperta dal prefetto senza segnaletica. Ribadiamo, quindi, il

valore della segnaletica stradale e riteniamo che la pubblicità debba essere fatta altrove.

PAOLO MAZZONI, *Consigliere di Assosegnaletica*. Vorrei anche precisare che nella relazione chiediamo di anticipare il recepimento della norma armonizzata UNI EN 12899-1 ai sensi della direttiva europea 89/106/CEE, pubblicata sulla *Gazzetta ufficiale* di dicembre 2008. Vorremmo possibilmente anticipare il recepimento di questa norma. Lo faremo come associazione in maniera volontaria, perché questo è previsto, ma sarebbe importante avere il supporto di questa Commissione.

FRANCESCO TOSI, *Responsabile dei rapporti istituzionali di Assosegnaletica*. Ringraziandovi ancora per l'invito, desidero precisare che credo che il confronto con la voce associativa e con l'utenza sia sempre un momento importante e di utilità reciproca.

Noi vogliamo l'adozione della normativa europea perché vogliamo essere sempre più etici. Non si deve infatti dimenticare che questo è un settore storico, in cui non sempre i produttori di segnali sono stati coerenti. La nostra associazione ha un codice etico, cui cerchiamo di uniformarci sempre, e consideriamo fondamentale il riferimento all'Unione europea e quindi avere dei produttori con un'etica interna che consenta di realizzare segnaletica duratura. Il problema è rappresentato dalla segnaletica sbagliata, che, con lo stesso costo, dura un anno anziché i sette-otto previsti.

Vorrei pronunciare infine una parola molto usata, a volte abusata: rottamazione. Non vorremmo entrare nella logica in cui si parla molto spesso di rottamazione, ma sarebbe opportuno rendere la segnaletica più limitata, ma più efficiente. La troppa segnaletica non serve all'utente e mantenere sulle strade vecchi segnali provoca solo maggiore confusione.

Come associazione di settore, abbiamo necessità di mercato, ma ci riteniamo

anche degli operatori di sicurezza e tali vorremmo essere considerati. Questo incontro dimostra che c'è una grossa sensibilità nei confronti della nostra associazione, che non è l'unica, ma lavora anche con le altre. Noi ci siamo dati però un elemento specifico, che è il segnale. Riteniamo opportuno in questo momento estrapolare da un concetto troppo ampio di sicurezza stradale il concetto del segnale. Per troppi anni l'opinione pubblica ha parlato di sicurezza stradale, ma un conto è l'uomo, un conto il veicolo, un conto la struttura della strada e un conto la segnaletica. In questo momento storico, in cui possiamo dare una mano anche

all'economia reale del Paese, riteniamo che parlare di segnale sia fondamentale.

PRESIDENTE. Nel ringraziare i rappresentanti di Assosegnaletica per i loro interventi, dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 9,50.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 23 gennaio 2009.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

