

# L'UOMO CHE... INVESTE SULLA SICUREZZA

**UOMINI CHE HANNO FATTO TANTA STRADA: INTERVISTA IN ESCLUSIVA A RUDY FABBRI, PRESIDENTE DI ASSOSEGNALETICA (ASSOCIAZIONE ITALIANA SEGNALETICA STRADALE, FEDERATA ANIMA/CONFINDUSTRIA)**

La sicurezza stradale in Italia è, da molti anni, uno dei temi più discussi sia in Parlamento che in altre sedi istituzionali: in concreto, però, sino a oggi si è di fatto intervenuto principalmente sull'inasprimento delle sanzioni a carico dei conducenti e sulle revisioni dei veicoli.

È per tale vuoto che, considerando il tema della sicurezza stradale uno dei temi cardine della rivista, abbiamo inteso approfondire - attraverso le parole di Rudy Fabbri, Presidente di Assosegnaletica (Associazione Italiana Segnaletica Stradale, Federata Anima/Confindustria) - uno degli aspetti ad essa strettamente legati: la segnaletica stradale.

Una strada sicura e ben mantenuta è una condizione imprescindibile per ridurre il numero di morti e feriti in Italia, che - dobbiamo ricordarlo - è ancora troppo alto; questo, di conseguenza e a caduta, per limitare la spesa sanitaria per lo stato e le famiglie e per diminuire traffico e inquinamento, oltre a rappresentare un aiuto alla mobilità della guida assistita/autonoma.

Dopo la pubblicazione del Codice della Strada nel 1992, lo stato di salute delle strade italiane aveva vissuto un forte miglioramento perché il Codice imponeva, tra gli altri aspetti, la sostituzione dei segnali in scadenza e la loro manutenzione. Allo stato attuale, però, la situazione mostra un continuo peggioramento. Andiamo a vedere perché.

**"Strade & Autostrade":** "Qual è il ruolo di Assosegnaletica e quali obiettivi si prefigge?"

**"Rudy Fabbri":** "Assosegnaletica, Associazione di categoria federata Anima Confindustria, è il punto di riferimento per le Imprese del settore segnaletica stradale. Il nostro obiettivo è quello di promuovere la cultura della buona segnaletica stradale partecipando attivamente a tavoli tecnico-normativi, organizzando convegni, giornate formative, campagne di sensibilizzazione e curando pubblicazioni dal taglio tecnico-pratico. La nostra attenzione va anche alla Pubblica Amministrazione, per ricordare l'importanza di investire in sicurezza stradale e

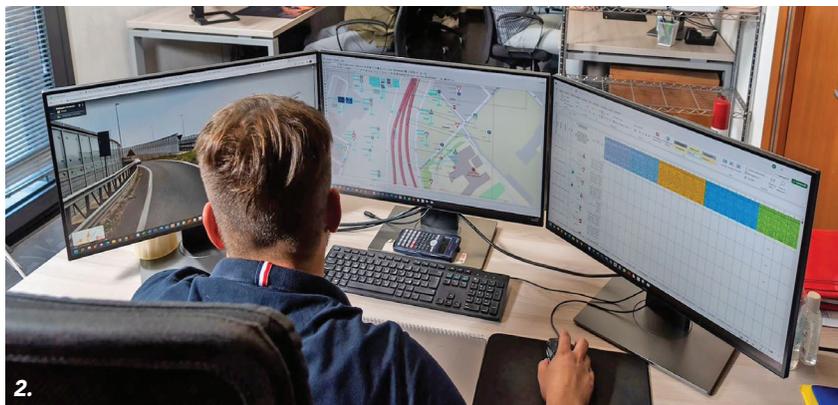
fornire strumenti utili per mettere a norma e/o migliorare il segnalamento stradale".

**"S&A":** "In che situazione si trova attualmente la segnaletica stradale in Italia? È il momento di una svolta necessaria e improrogabile?"

**"RF":** "Da oltre 20 anni, la sicurezza stradale in Italia è uno dei temi più discussi sia in Parlamento che in altre sedi istituzionali, ma in concreto sino a oggi si è intervenuti prevalentemente sull'inasprimento delle sanzioni a carico dei conducenti e sulle revisioni dei veicoli. Se da un lato l'industria è sempre più focalizzata sulla sicurezza dei veicoli che produce, di contro - sulla maggior parte delle nostre strade e autostrade - la parola "manutenzione" e il suo relativo "controllo" sono state relegate in fondo a una lista di priorità sempre più in emergenza economica, con un conseguente innalzamento della rischiosità intrinseca dell'infrastruttura stradale.



1. Rudy Fabbri, Presidente di Assosegnaletica (Associazione Italiana Segnaletica Stradale, Federata Anima/Confindustria)



2.

Di fatto, uno degli elementi di sicurezza più trascurato è proprio la segnaletica stradale che, su base nazionale, ha raggiunto percentuali di difformità dal Codice della strada oramai superiori al 60% nella segnaletica verticale: in Italia, oltre un cartello su due è di fatto "fuorilegge" e quasi il 90% della segnaletica orizzontale - per la verità non sempre presente - è ben al di sotto dagli standard minimi imposti dalla Direttiva UE 2019/1936 del Parlamento Europeo e del Consiglio, che modifica la Direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali fissando criteri stringenti per la manutenzione e le caratteristiche tecniche della segnaletica presente sulle strade degli stati membri. Con una segnaletica stradale in queste condizioni, la famosa "guida autonoma" sarà un vero miraggio con conseguenze e ricadute sul sistema paese oggi neanche immaginabili. Il turismo in Europa nel prossimo decennio prevede sviluppi principalmente in Paesi che avranno infrastrutture sicure e adeguate al progresso tecnologico oggi richiesto e l'Italia non è sicuramente tra le prime della classe".

**"S&A":** "Quali sono i vantaggi di una buona segnaletica?"

**"RF":** "Sono almeno cinque le ragioni per investire nella segnaletica: perché l'Italia è lontana dall'obiettivo di dimezzare in dieci anni il numero di incidenti stradali; perché una segnaletica in buono stato è fondamentale per il pieno sviluppo delle Smart Road; perché a Ottobre 2019 è stata adottata una Direttiva europea che fissa criteri stringenti per la manutenzione e le caratteristiche tecniche della segnaletica verticale e orizzontale presente sulle strade degli stati membri; perché la sostituzione dei segnali stradali potrebbe attivare un processo virtuoso, non solo in termini di riduzione di incidenti, ma anche di economia circolare attraverso il recupero e il riciclo dei materiali ferrosi e dell'alluminio; perché darebbe linfa alla filiera industriale che rappresenta Assosegnaletica e che dà lavoro ad oltre 10.000 addetti per la sostituzione e/o manutenzione della segnaletica stradale".

**"S&A":** "Quali sono, secondo le stime, i numeri relativi agli incidenti stradali nell'ultimo periodo e quanto incide su di essi lo stato della segnaletica stradale?"

**"RF":** "Secondo uno studio condotto da Regione Lombardia e Aci Milano, il miglioramento della segnaletica può ridurre gli incidenti stradali di circa il 40%. Come Assosegnaletica voglia-

mo porre l'accento sulle possibili soluzioni che, se correttamente applicate, contribuirebbero in modo sostanziale alla riduzione degli incidenti stradali, nel perseguimento degli obiettivi europei di ridurre del 50% il numero di incidenti e vittime entro il 2030, con particolare attenzione all'utenza vulnerabile, per arrivare nel 2050 a zero vittime sulle strade".

**"S&A":** "In merito, è possibile tracciare dei dati relativi all'Italia e, più in generale, all'Europa?"

**"RF":** "Secondo le stime dell'Istat, nel primo semestre del 2022 si è registrato, rispetto allo stesso periodo del 2021, un aumento del numero di incidenti stradali con lesioni a persone (81.437, pari a +24,7%), dei feriti (108.996, +25,7%) e delle vittime entro il trentesimo giorno (1.450, +15,3%). Tra le cause che concorrono a questi numeri vi è appunto il cattivo stato della segnaletica stradale, un problema che vede l'Italia fanalino di coda in Europa, con circa il 60% della segnaletica verticale e più del 90% della segnaletica orizzontale che risultano fuori norma".

**"S&A":** "A livello di prescrizioni normative, quali sono le proposte di Assosegnaletica ai fini del miglioramento della segnaletica e, di conseguenza, della sicurezza?"

**"RF":** "Tra le proposte dell'Associazione per un intervento a livello legislativo, chiediamo di sbloccare il decreto ministeriale sul contromano che prevede una segnaletica più visibile al fine di evitare gli accessi in contromano negli svincoli, nelle rampe di accesso alle aree di servizio e di parcheggio, nelle intersezioni a raso e negli accessi, presenti nelle autostrade e nelle strade a doppia carreggiata, sbloccare il decreto sugli autovelox (fermo alla conferenza Stato Regioni) che prevede segnaletica per la collocazione delle postazioni di controllo, investire risorse per la tutela dell'utenza vulnerabile (pedoni, ciclisti e conducenti di ciclomotori), investire nel catasto digitale per censire segnaletica sul territorio e programmare meglio la manutenzione, scegliere in modo accurato il materiale della segnaletica orizzontale (si



3.

veda "Strade & Autostrade" n° 155 Settembre/Ottobre 2022 a pag. 178). E in ultimo ma fondamentale, far rispettare come previsto per legge la destinazione dei proventi delle multe per mantenere una segnaletica stradale sempre visibile ed efficiente. Allo stato attuale questo risulta essere disatteso dalla maggioranza dei comuni italiani, i quali utilizzano le multe per coprire altri capitoli di spesa che poco attengono alla sicurezza stradale. La Corte dei Conti, infatti, ha più volte contestato ai comuni questa gestione delle multe stradali soprattutto quando il comune è chiamato in Tribunale in caso di incidenti mortali o con feriti gravi per rispondere di una mancata manutenzione della sicurezza delle proprie strade".

**"S&A":** "Studiando le statistiche riguardanti il nostro contesto nazionale, è evidente una stretta connessione tra il numero di incidenti, la causa degli stessi e il modo in cui la strada viene gestita e amministrata: come e quanto i comuni dovrebbero e potrebbero investire in opere di manutenzione e di ammodernamento stradale?"

**"RF":** "Una segnaletica stradale inadeguata è causa diretta e indiretta di numerosi sinistri, perché è l'unico elemento dell'infrastruttura che dialoga in modo attivo con l'utenza, informandola di pericoli e prescrizioni. Gli Amministratori delle infrastrutture viarie hanno il dovere morale e responsabilità di tipo civile e penale, ancor più alla luce della legge sull'omicidio stradale. Ricordiamo che secondo l'art 208 del Codice della Strada, il 50% dei proventi delle multe stradali dovrebbe essere investito dai comuni in opere di manutenzione e ammodernamento stradale. Una regola ampiamente disattesa, in un contesto nazionale che vede un comune su quattro (19%) non rendicontare affatto la destinazione degli incassi delle multe oppure scegliere destinazioni d'uso non proprio in linea con quanto previsto nel Codice della Strada, come emerge dalle relazioni dei Comuni pubblicate sul sito del Ministero degli Interni (al link <https://finanzalocale.interno.gov.it/apps/floc.php/in/cod/38>) dal 1° Luglio 2022, ai sensi degli artt. 142, comma 12 bis e 208 del Codice della Strada. Un uso corretto dei ricavi consentirebbe di migliorare, con la sicurezza, le strade con manutenzione e segnaletica. Assosegnaletica ha indicato cinque priorità per mettere a norma e/o migliorare la segnaletica stradale verticale e orizzontale: la cura del catasto del patrimonio segnaletico e



4.

della progettazione del segnalamento stradale; la verifica e sostituzione della segnaletica prioritaria; la messa in sicurezza della zona scuole; le piste ciclabili; la formazione per una corretta educazione stradale".

**"S&A":** "Catasto, progettazione e manutenzione programmata sono basilari per una corretta gestione delle pertinenze stradali: con particolare riferimento alla segnaletica, come si possono spiegare nello specifico?"

**"RF":** "Il corretto mantenimento della segnaletica stradale passa attraverso tre punti chiave strettamente interconnessi: il catasto del patrimonio segnaletico, la progettazione del segnalamento stradale e la manutenzione programmata della segnaletica verticale e orizzontale.

Il Codice della strada (art. 13, comma 6) obbliga i Gestori delle strade a istituire e tenere aggiornato il catasto del patrimonio segnaletico. Un obbligo necessario ai fini di una gestione della manutenzione efficace, perché solo disponendo di dati puntuali è possibile valutare oggettivamente le necessità di intervento sul segnalamento delle strade. Il catasto degli impianti segnaletici consiste nella raccolta, registrazione e condivisione di tutte le informazioni attinenti alle condizioni dello stato degli impianti segnaletici in relazione alla specifica funzione richiesta al singolo segnale, in termini di "colori, visibilità, dimensioni, installazione e provvedimenti amministrativi (ordinanze)", propedeutiche all'analisi del territorio per la successiva implementazione dei

progetti e dei piani manutentivi di segnalamento stradale. È l'inventario generale degli elementi che compongono gli impianti per il segnalamento stradale e deve contenere tutte le particolarità relative alla sua consistenza tecnica e amministrativa, informazioni che devono essere documentate e rese accessibili e comprensibili, con descrizioni particolareggiate e rappresentazioni grafiche.

Il catasto del segnalamento stradale rende disponibili



5.



6.



dati accurati e circostanziati, sulla base dei quali è possibile individuare esigenze e pianificare soluzioni, per programmare scrupolosamente gli interventi manutentivi. Al fine di elaborare piani di segnalamento efficaci e/o di aggiornarli in modo congruo e coerente, è quindi di fondamentale importanza che i comuni si attengano a quanto previsto dal Codice della Strada e dall'art. 77 c.2 del Regolamento di attuazione, cosa che spesso non avviene, con l'aggiornamento dei piani di segnalamento congrui e coerenti con quanto previsto dal Codice della Strada. Come per la rendicontazione delle destinazioni dei proventi delle multe, per verificare che i comuni non disattendano alla regola serve un controllo più attento e rigoroso da parte dello Stato.

Nella Guida alla redazione del catasto e del progetto, Assosegnaletica ha definito le caratteristiche necessarie per i progetti di segnalamento, redatti grazie ai dati ottenuti dal catasto e corredati degli appositi piani di manutenzione. Nel progetto gli elaborati grafici devono consentire una visione d'insieme della segnaletica, rappresentandola nel suo complesso (posizione, forma, tipologia, qualità, dimensione), su una o più planimetrie e, in funzione della complessità degli interventi, anche in eventuali elaborati di dettaglio. Negli elaborati devono essere individuati sia lo stato di fatto che quello di progetto e devono essere puntualmente definiti gli interventi manutentivi previsti (forniture e lavori), idoneamente identificati con descrizioni, simboli, sigle o altro, opportunamente illustrati in un'apposita legenda, per renderne possibile l'agevole comprensione a chi si occuperà dell'esecuzione (Tecnici e Maestranze).

A tale scopo, negli elaborati grafici di progetto sono inoltre definiti i seguenti elementi.

Per la segnaletica verticale:

- le caratteristiche dei segnali e gli elaborati grafici dei segnali compositi e dei pannelli segnaletici specifici (segnali di preavviso, preselezione, direzione, conferma, ecc.) devono essere rappresentati dettagliatamente e in idonea scala;
- i dettagli delle eventuali strutture di sostegno complesse in carpenteria metallica (portali e mono-pali, con relative fondazioni), funzionali all'eseguibilità dell'opera;
- eventuali dettagli degli ancoraggi speciali dei segnali e dei sostegni.

Per la segnaletica orizzontale:

- i disegni planimetrici delle aree con intersezioni complesse (preselezioni, rotatorie, svincoli non a raso, ecc.).

**"S&A":** "Parliamo di fondi europei volti a progettazioni mirate e piani di rottamazione di tutti gli impianti segnaletici fuori uso e vetusti: a che punto siamo?"

**"RF":** "Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza ha visto, tra gli altri, lo stanziamento di fondi per investimenti sulla rete stradale. Sebbene nel Piano non si faccia esplicita menzione della segnaletica stradale, va ricordato che è fondamentale includere quest'ultima nei lavori di manutenzione e ammodernamento, destinandovi fondi e risorse. In vista del Giubileo 2025 della Chiesa Cattolica, una parte dei fondi del PNRR sarà impiegata per la realizzazione del Piano "Caput Mundi". Si tratta di un primo gruppo di 87 interventi - dei quali 32 progetti di riqualificazione e valorizzazione, altri 23 relativi ad accessibilità e mobilità, otto dedicati al capitolo accoglienza e partecipazione e 24 per ambiente e territorio - per 1,8 miliardi di risorse complessive (di cui 1 miliardo di fondi giubilari), ai quali si aggiungono ulteriori 500 milioni di euro che riguardano invece i 335 interventi già definiti con fondi PNRR".

**"S&A":** "C'è una parola "chiave" che, ormai da qualche tempo, è diventata parte del linguaggio comune e del pensare quotidiano: mobilità sostenibile. Come Assosegnaletica si muove facendo la propria parte in quello che si prospetta essere un significativo cambio di passo?"

**"RF":** "Assosegnaletica partecipa alla causa della mobilità sostenibile intesa come cambiamento dello stile di vita, un cambiamento che passa dalla promozione della circolarità dei prodotti, con l'uso di materiali a basso impatto ambientale, ma anche dall'educazione stradale e dal rispetto del Codice della strada. La disponibilità di un catasto della segnaletica sempre aggiornato può consentire agli enti di investire correttamente nella manutenzione stradale, svolgere una progettazione accurata e una manutenzione predittiva, il che si traduce anche nell'evitare lo spreco di risorse. L'Associazione si esprime da tempo sul tema della rottamazione, indicando la necessità di rottamare entro il termine di tre anni tutti i segnali verticali non conformi alla Normativa vigente, a partire dalla segnaletica di maggior rilievo per la sicurezza stradale (segnali di pericolo, precedenza, ecc.).

La rottamazione del segnale porterebbe a un riciclo delle materie prime, in particolare dei materiali metallici: il risparmio risulta essere notevole non solo in termini monetari ma anche energe-



8. tici, oltre che di welfare sociale in quanto numerosi studi hanno sottolineato che l'impatto di un miglioramento della segnaletica stradale comporta una riduzione degli incidenti intorno al 30%. Infine, una mobilità sostenibile non può prescindere da una sempre maggiore inclusione di piste ciclabili nelle infrastrutture stradali, opportunamente accompagnate da strategie volte alla tutela della sicurezza dei cittadini e con caratteristiche di accessibilità, efficienza trasportistica ed economica, positivo impatto ambientale, strumento ad ampia accessibilità sociale e a basso costo economico. A tal proposito, Assosegnaletica sarà tra gli Stakeholder che parteciperanno al tavolo di lavoro per il Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana e extraurbana del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti".

**"S&A":** "L'Associazione si fa portavoce delle urgenze - anche in termini di incidentalità - delle Imprese che, troppo spesso, rimangono sotto silenzio: operatori e squadre si trovano tutti i giorni all'opera nei cantieri stradali. Cosa vi raccontano del loro lavoro e di quanto esso sia rischioso in assenza di una legislazione che sia al passo con nuove tipologie di strade? Quali, pertanto, devono essere le soluzioni a loro tutela da adottare al più presto?"

**"RF":** "Secondo un recente studio di Inail, in Italia tra il 2013 e 2020 sono stati accertati 830 incidenti stradali con coinvolgimento di pedoni al lavoro sulla carreggiata, protetti o non protetti da segnaletica stradale. La segnaletica temporanea svolge un ruolo fondamentale nella prevenzione di incidenti, perché informa l'utente stradale guidandolo e inducendolo a comportamenti adeguati alle specificità del cantiere stradale, rappresentando uno strumento di prevenzione di questo tipo di incidenti. Per questo, ogni segnale temporaneo deve essere coerente con la situazione per cui ne è disposto l'impiego e non possono permanere in opera segnali temporanei e segnali permanenti in contrasto fra loro. Tra i rischi più frequenti nell'area di interferenza tra il cantiere di lavoro e la strada di transito figurano l'investimento dei lavoratori che operano nell'interfaccia cantiere-strada, l'investimento di persone estranee al cantiere, la collisione tra veicoli in transito e macchine operatrici, la caduta all'interno di scavi non protetti o non segnalati. Il pericolo di investimento in prossimità dell'interfaccia cantiere-strada può essere mitigato dal

posizionamento di segnalazione temporanea utile a sensibilizzare tanto il lavoratore sulla carreggiata quanto l'utente stradale che procede verso un cantiere ignorando l'anomalia stradale. Tra le proposte avanzate per incrementare la sicurezza nei cantieri stradali, vi è l'adozione di alcune best practice quali la safety car ad ausilio delle attività di apposizione e rimozione della segnaletica temporanea (si veda "Strade & Autostrade" n° 153 Maggio/Giugno 2022 a pag. 148); la fusione e applicazione contemporanea di schemi

segnaletici indicati nel DM 2002 in grado di limitare l'esposizione al traffico delle maestranze e dei veicoli operativi dedicati all'intervento di apposizione e smobilitazione della segnaletica. Così come l'introduzione della tecnologia digitale in luogo di quella "manuale", con la proposta di dotare le infrastrutture di pannelli a messaggio variabile disposti su strutture esistenti, quali i viadotti e i cavalcavia".

**"S&A":** "Alla luce di quanto emerso, possiamo chiederle quale sia il suo sogno nel cassetto?"

**"RF":** "Vado per punti perché ne ho diversi:

- il rafforzamento della struttura tecnica ministeriale (centrale e periferica);
- il controllo continuo e operativo su strada del livello di sicurezza stradale attraverso una rete di Esperti alle dipendenze del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- la riforma del Codice della Strada;
- la creazione di specifici Uffici Segnaletica almeno all'interno dei principali Gestori (per esempio, ANAS SpA)".

Con l'occasione di questa intervista ricordiamo ai Lettori che, sui fascicoli pari della rivista, viene pubblicato l'interessante Notiziario inerente all'attività associativa: vi invitiamo a seguirne regolarmente gli aggiornamenti, nonché a comprendere l'utilità di tale operato per il mercato e gli utenti della strada. ■

## Curriculum Vitae di Rudy Fabbri

Nato a Santa Sofia (FC), sposato, ha due figlie e due nipoti. È stato Dirigente per 40 anni di importanti Aziende produttrici di segnaletica stradale verticale. Da sempre attivo nella vita associativa, Fabbri è Presidente di Assosegnaletica.

