

# Dalla Malasegnaletica alle buone pratiche,

un percorso in salita...possibile

**ATTI TAVOLA ROTONDA**

*Roma, 25 giugno 2009*

CNEL, Sala della Biblioteca







*La Sede CNEL a Villa Borghese (Roma)*



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

## Lettera aperta del Presidente ASSOSEGNALETICA

*Roma, 25 giugno 2009*

In qualità di Presidente dell'Associazione Assosegnaletica con la presente ho il piacere di esprimere un ringraziamento ai Relatori intervenuti e a tutti coloro che ci seguono anche a distanza perché spesso impossibilitati a raggiungerci per ragioni logistiche e per impegni parlamentari, nello specifico.

Un saluto e un ringraziamento in particolare è rivolto ai politici, dal Ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti – Senatore Altero Matteoli – al Sottosegretario Bartolomeo Giachino, ai componenti delle Commissioni di Camera e Senato ai Trasporti, al Lavoro e alle Attività produttive, sia in rappresentanza della maggioranza che dell'opposizione; ma anche alle altre associazioni di categoria, in particolare quelle facenti capo al sistema confindustriale che si occupano del mondo delle infrastrutture e dei trasporti, a vario titolo.

So che specialmente con il nuovo sistema di votazione in Aula per i parlamentari, specialmente per i Deputati, è spesso difficile programmare un intervento ai dibattiti, ma è importante mantenere aperto e continuo il dialogo.

L'idea del Giro d'Italia della segnaletica è proprio quello di creare occasioni di incontro e dibattito vivo sul territorio avvicinando le istituzioni locali a quelle centrali e facendo incontrare le esigenze dell'offerta (aziende associate) e della domanda (pubbliche amministrazioni, in primis i comuni) e tenere viva l'attenzione sul doppio binario: quello del Governo nazionale e quello dell'amministrazione del territorio, locale.

Per questo crediamo che sia importante tanto Roma quanto la disponibilità dell'Associazione ad andare sul territorio senza preclusioni di Nord, Sud, Est, Ovest e di dimensioni urbane, anche per raccogliere una fotografia quanto più dettagliata dello stato delle nostre strade, in modo da poter fornire delle risposte adeguate 'su misura'.

Un ringraziamento è a chi ci ospita da una parte, collaborando con noi alla realizzazione delle tavole rotonde, in questo caso Federmobilità; dall'altro a chi ci raggiunge da lontano.

L'obiettivo è infatti di fare rete e diventare un punto di incontro tra tutti i protagonisti che operano sulla strada, ampliando il ventaglio dei professionisti ed enti che possano seguirci, di volta in volta, come relatori e pubblico, scambievolmente.

Un buon lavoro a tutti e ... un viaggio sicuro e confortevole.

*Paolo Cattorini*

## **Ilaria Guidantoni, Moderatore**

Il dibattito di oggi si può considerare una tappa intermedia di ritorno nel Giro d'Italia della segnaletica partito il 4 novembre 2008 da Roma e approdato ad Alba il 25 maggio scorso, alla ricerca dei campioni della segnaletica e delle buone pratiche, ma anche di indagine nella malasegnaletica diffusa. L'obiettivo di questo percorso è di alimentare il dialogo con le amministrazioni locali e con i territori: il focus della tavola rotonda odierna è sull'Emilia Romagna. Un ringraziamento va a Federmobilità, l'Associazione che riunisce gli assessorati ai trasporti locali e regionali, che ha raccolto il guanto della sfida di ASSOSEGNALETICA, l'Associazione dei produttori di segnaletica verticale aderente ad ANIMA, le Federazione che fa capo al mondo confindustriale.

Un ringraziamento va anche ai media partner: la rivista mensile de La Fiaccola - "Le Strade" - che segue fin dalla nascita ASSOSEGNALETICA e l'Editoriale Trasporti con il settimanale il "Corriere dei trasporti".

Roma è una tappa di ritorno, intermedia, nell'ambito di un viaggio focalizzato soprattutto sulle aree urbane dove sono concentrati i problemi maggiori. L'idea è di verificare le situazione di crisi e nello stesso tempo diffondere le buone pratiche, che attualmente sono purtroppo eccezioni che confermano la regola.

Oggi la segnaletica è sottovalutata rispetto ad altre dotazioni tecnico-logistiche di sicurezza, mentre ha un'importanza essenziale di dialogo con l'utente della strada ed è per il riconoscimento di questo valore che l'Associazione è impegnata in un'opera di alfabetizzazione; il tema della segnaletica è però più ampio del mondo individuato dal Codice della Strada, perché comprende la cosiddetta segnaletica di indicazione che racconta un territorio e guida nella conoscenza (pensiamo all'indicazione delle zone industriali) con un valore essenziale per la promozione turistica; è altresì intesa come messaggistica e informazione digitale e impegnata in un dialogo, spesso molto faticoso, con la cartellonistica pubblicitaria.

Attualmente è in discussione in Parlamento - a fine luglio dovrebbe essere licenziato il testo definitivo - il Disegno di legge sulla sicurezza stradale e, nello specifico, di revisione del Codice della Strada con la ridefinizione dell'articolo 208 inerente la ripartizione delle quote dei proventi contravvenzionali per interventi di manutenzione stradale.

Rispetto all'attualità, il 24 giugno è stato presentato il Rapporto annuale INAIL che ha evidenziato il fatto che la strada è il principale responsabile dell'infortunistica che pesa nei bilanci aziendali con una percentuale del 54% nel 2008 sul totale delle morti bianche (tra incidenti in itinere e quelli dovuti alla circolazione stradale): si tratta dell'unico dato in controtendenza rispetto all'andamento positivo di una progressiva diminuzione degli infortuni sul lavoro (con l'eccezione del 2006) che quest'anno per la prima volta dal 1951 (il primo anno con statistiche sul tema) sono scesi in termini di vittime sotto i 1.200 casi annui. Purtroppo invece l'incidenza della strada sul totale degli infortuni sul lavoro è salita di 2 punti percentuali rispetto al 2007.

Questi dati meritano una riflessione perché evidenziano che l'incidentalità stradale grava non solo sulla sicurezza delle strade, ma anche sulle aziende in termini di costi e sulla vita politica di una città. Parte anche da questa considerazione, rafforzata dal quadro che ci restituisce il Rapporto INAIL, la scelta di approfondimento dell'incontro di oggi.

Alla platea porto i saluti di Silvia Velo, Vice presidente Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati e dell'avvocato Dringa Milito Pagliara, Responsabile Trasporti IDV.

Passo così la parola all'Ingegnere Paolo Cattorini, Presidente di ASSOSEGNALETICA per qualche osservazione sull'ambiente della strada come ambiente di lavoro e sul rischio incidentalità.



*Tavolo dei relatori*

### **Paolo Cattorini, Presidente ASSOSEGNALETICA**

Vorrei sottoporvi l'analisi presentata in Assolombarda qualche tempo fa, alla presenza dello stesso Presidente INAIL che sottolineava la tendenza positiva alla diminuzione degli incidenti sul lavoro sebbene 1.120 morti bianche siano tutte vittime "di troppo". L'occasione era il primo degli incontri che Confindustria ha deciso di organizzare per sensibilizzare gli imprenditori, prima delle aziende, alla responsabilità personale della sicurezza sul lavoro. Il messaggio, che direi forte e chiaro, è il richiamo a mettere in sicurezza i luoghi di lavoro e le infrastrutture come primo passo per la sicurezza; in secondo luogo poi si potrà considerare il fattore umano, che è certamente una componente che non può essere ignorata né eliminata del tutto.

Il problema dei morti sulla strada rappresenta la prima tappa per risolvere la questione delle morti bianche: la percentuale delle vittime sulla strada sale anche se nell'insieme gli infortuni sul lavoro diminuiscono. Se la strada avesse seguito la stessa tendenza del mondo del lavoro nel suo insieme avremmo fatto un salto interessante nella direzione della messa in sicurezza dell'ambiente di lavoro. Ora il tasso di mortalità della strada è 6 volte superiore a quello dell'ambiente di lavoro ordinario in caso di infortunio con una conseguenza pesante anche sotto il profilo dei costi. Si tratta di una vera e propria pestilenza moderna che pesa economicamente non solo a livello diretto (assicurazione INAIL) ma soprattutto per i costi indiretti che risultano anche più ingenti.

La riflessione che voglio proporre per la segnaletica stradale concerne la denuncia di uno stato di cose ormai intollerabile: per quanto attiene la segnaletica permanente, circa due segnali su tre non sono conformi al Codice della Strada dall'origine od obsoleti; mentre la situazione è perfino peggiore per quanto riguarda la segnaletica temporanea. È raro infatti trovare un cantiere stradale segnalato a norma, che utilizzi segnali prescritti dalla legge.

Rispetto a un tale stato di cose mi chiedo come possiamo sensibilizzare gli enti proprietari e i gestori delle strade per responsabilizzarli nella manutenzione e messa in sicurezza - ove necessario - delle infrastrutture, con un appello simile a quello avanzato da Confindustria alle aziende.

**Moderatore.** Passerei la parola alla Dottoressa Annita Serio, Direttore di Federmobilità, ringraziandola ancora dell'attenzione e chiedendole com'è nata la scelta di aderire al progetto di ASSOSEGNALETICA di dialogo con gli enti locali e territoriali e quale pensa possa essere il ruolo e l'obiettivo della sua associazione in questo percorso.

### **Annita Serio, Direttore Federmobilità**

L'Associazione è impegnata sul tema della mobilità locale e in particolare del trasporto pubblico locale e, considerata la situazione di disagio diffusa, si è ritenuto opportuno approfondire il tema della manutenzione e sicurezza delle strade per le quali corre un obbligo da parte dei gestori, definito da una Direttiva europea poco conosciuta. Il problema della segnaletica è rilevante e nel titolo del dibattito è già evidente il giudizio sullo stato delle cose. Credo importante un'azione di sensibilizzazione – e per questo Federmobilità ha accettato la sfida di ASSOSEGNALETICA – che passa attraverso la consapevolezza degli effetti di alcune scelte. Ritengo infatti che le amministrazioni locali, comunali e provinciali, visto che interessano i bacini privilegiati dell'incidentalità stradale, dovrebbero essere coinvolti in prima linea. A mio giudizio gli strumenti pianificatori e di gestione – dai piani della mobilità a quelli del traffico – dovrebbero lasciare più spazio alle fasi successive alla progettazione, certamente essenziale ma non sufficiente: il monitoraggio.

È in questo esercizio che si esercita infatti la capacità di essere efficaci ed eventualmente di introdurre dei correttivi ove si verificasse un'incongruenza. Il nucleo critico della pianificazione è rappresentata dalla valutazione delle priorità, perché è del tutto evidente che la segnaletica non viene percepita come una priorità quasi data per scontata, finché non se ne misurino gli effetti. Ecco perché la pianificazione della mobilità deve dedicare una parte significativa al monitoraggio che definirà anche al meglio l'impiego delle risorse. Resta da definire lo strumento di controllo per rendere cogente la progettazione e manutenzione della segnaletica.

Sul versante delle risorse si intravedono le spine anche perché è necessario capire se le risorse disponibili sono sufficienti. Prima è stato fatto riferimento ai proventi contravvenzionali, un piatto ricco al quale molti vorrebbero attingere: è opportuno in tal senso sensibilizzare le amministrazioni a verificare l'impatto di un'eventuale, ma relativamente frequente, distrazione di questi fondi dagli interventi sulla sicurezza stradale per iniziative che apparentemente generano più consenso, o con più immediatezza, ma che nel tempo risultano un aggravio di costi per l'amministrazione. Infine è necessario fare chiarezza sulla finalizzazione diretta dei proventi, sulla responsabilità delle competenze sull'ambiente della strada e fare una stima del rapporto costi/benefici in relazione agli investimenti mancati in sicurezza stradale.

**Moderatore.** Raccogliamo l'auspicio di Federmobilità – che è anche quello di ASSOSEGNALETICA – che il Disegno di legge sta attuando, ovvero la definizione di quote fisse da destinare alla messa in sicurezza delle infrastrutture con una ripartizione precisa per i vari capitoli, anche attraverso un sistema efficace di controlli.

Solo due osservazioni per recuperare quelle che mi sembrano le parole chiave degli interventi di ASSOSEGNALETICA e Federmobilità, rispettivamente, manutenzione e monitoraggio, due temi a ben vedere legati per rendere la buona segnaletica efficace nel tempo, considerato che i segnali hanno un loro ciclo di vita che rende necessaria la manutenzione, tenendo conto anche del contesto della mobilità che si modifica nel tempo.

Approfitto per ringraziare Alfredo Peri, presente nella doppia veste di Presidente Federmobilità e Assessore ai Trasporti della Regione Emilia-Romagna dato che oggi il territorio regionale sarà al centro di un focus che interesserà in particolare Cesena e la Provincia di Bologna, oltre che il tema delle piste ciclabili che in questa regione hanno posto importante quanto delicato perché interessano l'utenza debole.

Passo così la parola all'ingegner Antonio Musso, Professore Ordinario dei Trasporti

presso la Facoltà di Ingegneria dell'Università La Sapienza di Roma, che ci illustrerà come ripensare la segnaletica a misura di utente visto che si tratta dell'unica dotazione tecnologica di sicurezza interattiva e in dialogo con tutte le tipologie di utilizzatori della strada.

**Antonio Musso, Professore Ordinario dei Trasporti presso la facoltà di Ingegneria, Università La Sapienza**

Tre i punti fondamentali della mia relazione: le cause principali della malasegnaletica; il nuovo approccio; e una serie di buone pratiche che possono aiutare a invertire la rotta. La segnaletica per definizione è uno strumento di dialogo tra la strada e l'utente anche se spesso sembra ignorarlo, disciplinata dal Codice della Strada che si occupa di controllare e sanzionare ma anche regolamento e attuazione rigida delle prescrizioni. Le conseguenze che derivano da tale assetto sono la difficoltà ad innovare, l'assenza di buone pratiche che potrebbero essere uno spunto in tal senso, la reticenza all'innovazione scientifica e tecnologica che non viene presa in considerazione.

Se la malasegnaletica è così diffusa come sembra – e lo è – è opportuno analizzarne le ragioni – come accennavo all'inizio, che sono, in primis, l'inadeguatezza della normativa italiana che determina alcune conseguenze: in particolare la scarsa flessibilità e l'insufficiente evolvibilità della norma e le difficoltà interpretative. Sull'inevolubilità delle prescrizioni è da rilevare che la normativa di attuazione dovrebbe rimanere al di fuori dell'ambito legislativo in quanto legata ai tempi dell'innovazione scientifica e della ricerca, tempi assai più rapidi rispetto a quelli che le modifiche delle leggi purtroppo richiedono.

Tale disagio impone un nuovo approccio alla segnaletica valorizzando i codici di buona pratica e adattando la segnaletica a misura di utente, al di là del regime vincolistico del Codice della Strada, con l'adozione, se necessario e opportuno, di segnali non previsti dalla norma, ad integrazione di quelli esistenti. Un esempio in tal senso viene dall'Olanda e dagli Usa dove si ricorre a colorazioni e addobbi floreali che fungono da contrasto per segnalare l'attraversamento pedonale. Lo stesso arredo urbano potrebbe essere funzionale alla segnaletica, diversamente da quanto accade a Roma dove, per indurre al rispetto dei segnali, si è scelto spesso di inserire la presenza di un controllore dell'ordine urbano con una doppia e inutile indicazione: una annulla l'altra.

Quanto alla scarsa flessibilità, la prescrizione viene applicata *tout court* senza tenere conto del contesto e del tipo di utenza, fatto che comporta spesso ridondanza di segnali ed inappropriata del messaggio che si intende comunicare (oltre che un aggravio di costi inutili).

Tra gli errori c'è l'imbarazzo della scelta e viaggiando si nota che tristemente in fatto di malasegnaletica tutto il mondo è paese.

Certo è che bisogna intervenire visto che la distrazione e l'incertezza degli utenti sono tra le cause che – secondo l'Istat – provocano gli incidenti: in particolare l'inadeguatezza della segnaletica rispetto alle condizioni di traffico, la percettibilità tardiva e insufficiente, una collocazione irregolare dei segnali, l'usura dei materiali, la mancata manutenzione e l'installazione difforme dalle norme rappresentano i principali fattori che generano insicurezza.

Un supporto viene dalle potenzialità degli ITS – Intelligent Transportation System – con l'utilizzo di cartelli a messaggio variabile e corsie multifunzione che possono giocare un ruolo rilevante nell'adeguamento della segnaletica stradale (ma anche degli schemi di circolazione tradizionali). In Italia nel 2007 è stato siglato un Accordo tra Governo, Regioni e Autonomie locali in materia di infomobilità e la Ue ha lanciato, nel 2008, un



Piano per la diffusione degli ITS in Europa (con la Comunicazione n. 886).

Un esempio di integrazione ITS che utilizza le buone pratiche è rappresentato dai cartelli a messaggio variabile, un sistema di segnaletica verticale a LED, con segnali di traffico che cambiano durante la giornata, per rispondere a diversi criteri di regolazione del traffico. Si tratta di una modalità giudicata di solito migliore dai guidatori perché più brillante di quella statica.

Un esempio viene da Barcellona dove in alcuni frangenti le corsie di traffico riservate vengono utilizzate per funzioni diverse, ad esempio per carico e scarico delle merci. Anche su Roma si sta pensando all'introduzione di qualcosa di analogo.

Nell'esaminare la necessità di un nuovo approccio per la segnaletica in funzione dei bisogni dell'utenza è da sottolineare che è pensata generalmente per un utente 'normodotato' lontano però dalle esigenze dei veri utenti della strada, soprattutto dalla parte più debole, anche se si vanno affermando i percorsi alternativi dedicati (pensiamo a quello casa-scuola). In tal senso alcuni suggerimenti ci vengono da percorsi sperimentali messi a punto negli Stati Uniti ma anche a Forlì per la definizione di tragitti alternativi casa-scuola disegnati e proposti dagli stessi bambini.

Tra gli esperimenti di buone pratiche la città di Chambéry, in Francia, ad esempio, alla fine degli Anni '90, ha adottato un sistema innovativo di segnaletica orizzontale, implementato a livello urbano, basato su una texture cromaticamente contrastante con l'asfalto e sull'utilizzo di nuove sagome di allerta: l'impatto è tale da ridurre il ricorso alla segnaletica verticale. Un'applicazione simile è stata promossa a Modena con un contrasto cromatico tra vari materiali. Tra i particolari ad esempio il fatto che gli attraversamenti rialzati di fronte ad edifici scolastici sono realizzati con un motivo decorativo che riproduce i caratteri alfabetici con materiali lapidei di colori diversi.

Concludendo mi preme di sottolineare che la segnaletica per essere pienamente efficace dev'essere contestualizzata nel piano complessivo del traffico.



**Moderatore.** Dalla sua relazione si evince che purtroppo non esistono dei luoghi virtuosi in termini assoluti ma buoni esempi, singoli, che vanno incentivati e promossi. La sperimentazione che cavalca l'innovazione oltre – non certo contro – la normativa vigente è nello spirito delle stesse aziende di ASSOSEGNALETICA che sul tema si sono più volte spese anche con le parti politiche e io stessa posso testimoniare quanto sia difficile far passare questa linea. Lo stesso caso di buone pratiche di Alba – come ci ha raccontato l'Assessore ai Lavori pubblici locali del Comune del Cuneese, l'architetto Alessandro Pelisseri – è la storia del 'coraggio' di una pubblica amministrazione in tal senso.

Altro elemento importante che vorrei sottolineare è l'opportunità di potenziare l'infomobilità (ad esempio con segnaletica a messaggio variabile) che potrebbe essere anche lo spunto per ripensare il sistema e il ruolo della segnaletica in termini più dinamici, tenendo conto anche dell'evoluzione della mobilità.

Colgo l'occasione per un saluto e un ringraziamento al dottor Pier Angelo Sardi, Coordinatore del Gruppo di Lavoro sulla Sicurezza stradale del CNEL per essere qui e aver dato la disponibilità a farsi portavoce nell'ambito di quanto si sta discutendo all'interno del Gruppo per l'elaborazione di un documento della volontà e delle richieste delle aziende del settore.

Il Comune di Cesena si è dotato di un piano della segnaletica e della mobilità: in corso di realizzazione perché prevede varie fasi. Le chiedo di illustrarlo brevemente sottolineando quello che mi sembra l'aspetto più saliente, il monitoraggio costante: cosa comporta e quale impatto ha?

### **Gastone Baronio, Responsabile Servizio Mobilità Comune di Cesena**

Il Comune di Cesena, 100 mila abitanti, si è preso l'impegno di una 'rivoluzione di metodo' e ha colto l'occasione della nuova autostrada urbana per ridisegnare la segnaletica, nell'ambito di un PRG sulla mobilità. È stata trovata questa nuova espressione ad indicazione di un nuovo modo di progettare la mobilità all'interno del quale, nel segno dell'integrazione, sono stati presentati i diversi piani tra i quali quello della segnaletica, con un programma articolato in varie fasi cominciato lo scorso autunno e tuttora in parziale attuazione.

Il punto di partenza è stato andare oltre l'interpretazione del Codice della Strada, come strumento progettuale, perché in realtà è uno strumento di regolazione; il problema è che manca uno strumento di buona pratica per la pianificazione. In Italia esistono solo direttive e circolari del Ministero delle Infrastrutture, utili ma non sufficienti, soprattutto per i comuni medio piccoli che non hanno uffici di progettazione e personale *ad hoc*.

Un lavoro specifico è stato condotto sulla segnaletica di indicazione nelle aree urbane, più comunemente detta di direzione: uno strumento di frequente e paradossale disorientamento, invece che di guida preziosa nell'utilizzazione della città. Tra l'altro è assurdo che nel Paese dei monumenti il patrimonio storico-artistico non sia segnalato a dovere, con una ripercussione negativa nella valorizzazione del complesso artistico, soprattutto extra urbano dove, in condizioni metereologiche difficili e/o in condizioni di viabilità difficoltosa e di scarsa conoscenza della zona si dissuade il guidatore nella ricerca di una determinata meta. La soluzione non è però di fare nuove leggi perché non vi è impedimento a procedere in tal senso, ovvero a redigere un piano di segnaletica di indicazione. La via da intraprendere può essere quella di snellire gli strumenti e rendere la pianificazione operativa sul territorio.

Da qui la scelta del piano di razionalizzazione che ha comportato una riduzione del 40% dei segnali che ha determinato un doppio vantaggio: risparmio economico, da una parte, maggiore efficienza nelle indicazioni, dall'altro.

Un lavoro specifico è stato poi condotto sulle rotonde e sulla collocazione della segnaletica. Se esistono infatti delle indicazioni previste dal Codice della Strada, risultano complesse da consultare e realizzare. Pertanto è stato portato a termine un lavoro di semplificazione e organizzazione della progettazione che ha previsto un piano di informazione e formazione di tecnici – che ho condotto personalmente – e che sta dando buoni risultati; basti pensare che si rilevano circa 16 segnali in più inutili, mediamente, nelle rotonde rispetto a quelli effettivamente necessari. Nello specifico abbiamo realizzato delle tabelle pubblicate sul sito dell'amministrazione con istruzioni per l'uso semplici ed essenziali.

Inoltre quello che stiamo portando avanti è un lavoro di squadra sul territorio, di collegamento tra i vari comuni con la realizzazione di un sistema di segnaletica progressiva, da 'tutte le direzioni', ad esempio, alla Provincia, al Comune fino alla Frazione.

**Paolo Cattorini.** Due precisazioni per mostrare il mio apprezzamento al piano del Comune di Cesena: una buona segnaletica richiede una progettazione valida ma anche una qualità intrinseca del prodotto, ad esempio per quanto concerne la rifrangenza che è utile soprattutto nelle ore notturne.

Un'altra osservazione concerne il fatto che le pubbliche amministrazioni possono essere committenti scrupolosi e buoni progettisti ma non costruttori di segnali e spesso le

aziende del settore non fanno bene il loro mestiere. Per questo ASSOSEGNALETICA intende impegnarsi in prima linea per individuare le aziende munite di certificazione di prodotto, insieme alle quali promuovere una cultura della buona segnaletica già condivisa dagli associati.

**Moderatore.** L'Associazione dunque nel suo giro d'Italia della segnaletica richiama le imprese all'ordine, in linea con la politica di Confindustria: mettere in sicurezza gli impianti che per il settore significa prodotti conformi al Codice della strada. Anche perché spesso si richiamano all'ordine gli amministratori locali, giustamente, che devono però essere anche supportati nel loro lavoro. Passo la parola al pubblico per un intervento.

### **Lorenzo Gallico, Assoutenti**

Sono in rappresentanza di Assoutenti, associazione sostenitrice del potenziamento del trasporto pubblico, e quindi in rappresentanza sicuramente dell'utenza più debole, quella che si muove a piedi, spesso dimenticata. In effetti anche i lavori organizzati da ASSOSEGNALETICA e da Federmobilità, pur molto interessanti, hanno fatto riferimento soprattutto alla segnaletica e alla messaggistica stradale funzionale ai mezzi, quindi automobilisti, motociclisti, guidatori di mezzi pubblici.

Esiste invece un universo di utilizzatori delle strade, i pedoni, che non trova quasi mai le necessarie informazioni/segnalazioni per sapersi orientare senza dover chiedere informazioni a passanti, considerando soprattutto le caratteristiche turistiche delle nostre città che sono largamente diffuse nel nostro Paese.

In particolare si fa presente come a Roma sia stato ampiamente e giustamente segnalato, finanche nelle lontane periferie della città, l'Auditorium realizzato da Renzo Piano mentre l'informazione per i grandi monumenti storici della Capitale non è assolutamente così diffusa!

Ma il tema più critico che vorrei sottolineare è quello del mancato coordinamento, dal punto di vista informativo, sia tra le varie agenzie preposte alla mobilità a Roma e nel Lazio, sia la mancata integrazione comunicativa dei vari gestori (Trambus, Metro, Cotral ed FS), che grava in maniera pesante sull'informazione destinata agli utenti che non è, appunto, mai integrata. In tal senso è emblematico il caso del "naming" di un nodo trasportistico di scambio rilevante quale quello della Stazione ferroviaria di Roma Ostiense che ha sul piazzale antistante i capolinea di parecchi bus, ma sulle paline il capolinea segnalato è Piazzale dei Partigiani e non vi è nessun riferimento alla stazione; così come le fermate limitrofe della metro B e della linea, gestita dalla Metro, per Ostia Lido, che hanno un nome che non fa riferimento alla stazione ferroviaria, ovvero Piramide per la metro e Porta San Paolo per la ferrovia che va al mare di Roma. Insomma un unico nodo con quattro nomi diversi!

Concludendo, auspico che le nuove tecnologie consentano un'informazione integrata tra i vari vettori in modo da poter fornire agli utenti la possibilità di scegliere e quindi di decidere se prendere un mezzo piuttosto che un altro in funzione dei tempi di attesa segnalati, come avviene in molte città europee.

**Moderatore.** Ci trasferiamo a Bologna e Provincia con il Dottor Marco Amadori della Società Reti e Mobilità, l'Agenzia per la mobilità e il trasporto locale a Bologna e Provincia. Abbiamo sentito anche con l'occasione dell'intervento del Dottor Lorenzo Gallico la difficoltà di coordinare e integrare l'informazione sul territorio per un gioco di competenze che spesso è a discapito dell'utente. Com'è nell'area di Bologna la divisione

delle competenze per la gestione della segnaletica sul territorio? Quali le sinergie e quali le sovrapposizioni? Ci sono a livello provinciali progetti conclusi o in corso d'opera o di programmazione per il riordino della segnaletica stradale, della segnaletica di indicazione e della cartellonistica? Quali i risultati monitorati? Quali le aspettative?

**Marco Amadori, SRM Società Reti e Mobilità – Agenzia per la Mobilità e il Trasporto locale Comune e Provincia di Bologna**

L'Agenzia per la mobilità e il trasporto locale del Comune e della Provincia di Bologna si interessa delle fermate dei mezzi pubblici del territorio e quindi di una mobilità circoscritta a questo tipo di utenza. Il Codice della Strada si occupa di definire la segnaletica in prossimità e corrispondenza delle fermate e specifica le varie attribuzioni di competenze. L'Agenzia definisce dove collocare le fermate e come visualizzarle; l'ente proprietario della strada o il comune per la segnaletica orizzontale; quindi il gestore del servizio pubblico che deve occuparsi della segnaletica di supporto. Questo per quanto concerne Bologna: una suddivisione che può comportare problemi di omogeneità sul territorio - a dispetto di quanto prevede il Codice della Strada - nei vari comuni, oltre un allungamento dei tempi nella realizzazione del piano complessivo. Per quanto attiene la segnaletica orizzontale in particolare, spesso c'è uno scaricare la responsabilità da un soggetto all'altro.

Per quanto riguarda i nostri vicini 'occidentali' (Modena ad esempio), le amministrazioni comunali si occupano anche di segnaletica verticale con la riduzione di un anello della catena e il conseguente snellimento del processo; mentre nei comuni 'orientali', come ad esempio a Reggio Emilia, l'amministrazione si occupa anche della segnaletica orizzontale. La divisione delle competenze rappresenta un problema anche nella fase di manutenzione che ad esempio spetta al gestore relativamente alla segnaletica verticale. Sul "piano orizzontale", poi, non sempre quando si rifà il manto stradale ci si occupa della segnaletica.

Un altro elemento critico è il verde pubblico che, se non adeguatamente mantenuto, può essere invasivo rispetto alla corretta visibilità della segnaletica. Anche la lunghezza dei mezzi può rappresentare una criticità rispetto allo stallo di indicazione della fermata che - secondo il Codice della Strada - è normato ma, nell'eventuale variazione dei mezzi in circolazione, spesso non si dà seguito all'adeguamento della segnaletica; pensiamo in particolare nel caso una linea di autobus attraversi nel proprio tragitto più comuni che magari non hanno la stessa attenzione nell'aggiornamento dell'informazione e quindi della relativa segnaletica. Quanto alla progettazione per i comuni piccoli, come abbiamo sentito poco fa, ci sono difficoltà di progettazione per risorse e competenze inadeguate. La conseguenza è che accade non di rado che il progetto per la segnaletica sia dimenticato.

Rispetto a tale scenario l'Agenzia della mobilità ha puntato quindi a ridisegnare la segnaletica d'indicazione ad integrazione della messaggistica alla fermata dei mezzi pubblici e in particolare gli effetti cominciano a vedersi soprattutto a livello provinciale.

Un lavoro specifico è stato svolto sulle pensiline che raccolgono, quali elemento di arredo urbano, della pubblicità e delle informazioni anche se non la segnaletica, secondo quanto disciplinato dal Codice della Strada.

La pubblicità può rappresentare però, con dei bandi *ad hoc*, un'opportunità di spazi informativi che siano fonti economiche da reinvestire sul territorio. Lo stesso discorso vale per la palina dell'autobus. Naturalmente occorre tenere il giusto equilibrio con una gerarchia informativa che deve privilegiare l'informazione ed indicazione sul servizio pubblico.



*Nell'ambito della realizzazione di una banchina extracarreggiata pavimentata ad uso di percorso pedonale è stato ricavato uno spazio adeguato per l'attesa dei passeggeri*



*All'interno dell'intervento di un privato di ampliamento residenziale e sistemazione delle aree di pertinenza è stato possibile ampliare e riorganizzare lo spazio per l'attesa dei passeggeri, migliorandone le condizioni di attesa*

**Moderatore.** Vorrei dare voce alle due ruote a pedali, dato che hanno uno spazio significativo nel territorio dell'Emilia Romagna.

### **Claudio Pedroni, Responsabile progetto Bicitalia - referente FIAB per le reti ciclabile e la segnaletica**

Le principali problematiche legate alla segnaletica e alla circolazione ciclistica sono legate al fatto che i segnali stradali sono pensati esclusivamente in termini di forma, colore e dimensione per l'utente motorizzato, mentre nulla si dice e si norma per il ciclista.

Più in particolare, abbiamo alcuni temi d'attualità e particolarmente sentiti dalle ormai numerose amministrazioni locali che realizzano dei Bicipan e costruiscono infrastrutture dolci, rispetto ai quali il supporto normativo segnaletico è carente e rispetto ai quali ogni amministrazione cerca e trova soluzioni più o meno coerenti, con il risultato di una polverizzazione delle soluzioni e una inevitabile arlecchinata in termini di segnali posati. In generale si riscontrano due tendenze, le amministrazioni che prediligono gli utenti motorizzati e quelle che invece privilegiano il ciclista inteso in qualche modo come 'utente nobile' che promuove l'ambiente e pianificando anche in deroga al Codice della Strada.

Tra i vari problemi tecnici della segnaletica orizzontale, occorre trovare una soluzione

per una delimitazione precisa delle piste ciclabili e una definizione della cosiddetta 'casa della bicicletta', i 125 centimetri di corsia complessiva gravati dalla segnaletica (per almeno 50 centimetri) perché il Codice della Strada assimila la pista ciclabile a qualsiasi corsia di traffico. Molte amministrazioni hanno deciso di semplificare la situazione delimitando la pista ciclabile semplicemente con la traccia bianca discontinua. Non è forse la soluzione ottimale di protezione che d'altra parte fa i conti con una prevalenza di mobilità a due ruote, ma non esclusiva per altri carichi di traffico (ad esempio il pedone).

Due sono gli ambiti principali di operatività, rispettivamente a livello urbano ed extraurbano.

Nel primo caso si consente la "libera" circolazione delle bici anche controsenso nei sensi unici nei centri storici o comunque nelle zone con forti applicazioni di moderazione del traffico; la possibilità, ove esistano le condizioni e le ragioni, di non prevedere come obbligatoria la percorrenza delle ciclabili segnalate; l'attuazione di una serie di provvedimenti di segnaletica orizzontale per aiutare il traffico ciclistico in prossimità degli incroci con la cosiddetta casa avanzata davanti al semaforo oppure un'individuazione più snella della corsia ciclabile.

Nel territorio extraurbano, un altro importante capitolo legato alla segnaletica è quello dei segnali di indicazione per itinerari di media lunga percorrenza che sono oggi di fatto vietati dal Codice della Strada, anche per la totale assenza nel nostro Paese di una disciplina delle reti ciclabili a valenza turistica (ma non solo) a parità di tutti gli altri paesi europei che hanno normative, segnaletica, cartografia coordinate, pensate solo per il ciclista in termini di colore, dimensione, numerazione degli itinerari, ad esempio. È appena il caso di ricordare il fatturato considerevole del ciclo-turismo in paesi quali Germania, Austria e Olanda che beneficiano di una serie di standard di qualità della rete ciclabile tali da rendere letteralmente memorabile percorrere le ciclabili del Danubio, del Reno, del Canal du Midi. In ogni caso alcune amministrazioni stanno lavorando per stabilire regole locali disciplinate a livello regionale, in deroga al Codice della Strada, a cominciare dalle province di Trento e Bolzano. Mentre invece in quasi tutti i paesi europei c'è una specificità per le piste ciclabili.

FIAB da anni cerca interlocutori su questo tema a partire dalla presentazione del "Progetto BICITALIA" e di proposte di segnaletica ciclistica sia nel caso si tratti di segnaletica compatibile con il Codice della Strada in vigore, sia di una segnaletica che richieda modifiche sostanziali al Codice, pensata sugli standard più elevati in Europa (Francia, Germania, Svizzera). L'obiettivo è, in ogni caso, di ottenere una specificità per il ciclo-traffico.



*Esempi di segnaletica per le piste ciclabili*

**Moderatore.** Se la FIAB ha già elaborato delle proposte con delle linee guida, l'Associazione può prenderne atto e discuterne in un successivo dibattito.

Ad Alfredo Peri, nella doppia veste di amministratore del territorio – in qualità di Assessore ai Trasporti della Regione Emilia Romagna – e di rappresentante nazionale del settore, in qualità di Presidente di Federmobilità, chiedo una panoramica di come sta cambiando la mobilità e la risposta politica alle problematiche dei trasporti e delle sicurezze *in primis*.

Ho l'impressione che sia necessario ridisegnare la segnaletica per ridisegnare la mobilità.

### **Alfredo Peri, Assessore Trasporti Regione Emilia Romagna e Presidente Federmobilità**

Occorre riportare l'attenzione sul tema della segnaletica: manca una programmazione, perché manca la cultura della mobilità e della comunicazione sul territorio. La segnaletica è paragonabile al settore degli enti inutili: i segnali ridondanti sono da eliminare per valorizzare quelli esistenti. Questo stato di cose è il sintomo di una mancata o non adeguata pianificazione del territorio e scarsa chiarezza nell'attribuzione delle competenze. Il punto fondamentale è la progettazione e programmazione, poi anche la manutenzione e il controllo della mobilità in generale ma, ancor più, la comunicazione delle scelte politiche del governo del territorio alla cittadinanza. Deve cambiare la prospettiva: la segnaletica non è che l'espedito tecnico della comunicazione della politica di una città per cui divieti, sensi obbligati, orientamento dei flussi di traffico rappresentano il funzionamento della città; cosa si privilegia e cosa si tiene da parte. I divieti indicati dai segnali determinano accessi negati alla città e un orientamento ad un comportamento piuttosto che un altro.

Certamente esiste la funzione di base della sicurezza, ma non si può trascurare la segnaletica turistica. È riduttivo pertanto equiparare la segnaletica al semplice cartello.

Se la segnaletica è il linguaggio tecnico del territorio, allora si chiama in causa il tema delle competenze ben al di là dell'adempimento normativo.

Le agenzie per la mobilità possono, ad esempio, avere questa funzione perché sono state istituite proprio come nodo di raccordo tra gli attori del trasporto locale, oltre i confini cittadini.

In tal senso allora la segnaletica può diventare strumento di sicurezza e valorizzazione sul territorio ed è un tema che diventa centrale anche se fatica ad avere un suo ruolo di protagonista.

Ripensare la programmazione può essere un'occasione di metodo di lavoro per reimpostare il dialogo tra decisori politici e tecnici e professionisti.

È un dato certo che ci viene dall'Europa del Nord che una buona mobilità si realizza dove c'è una specializzazione delle infrastrutture e un uso prevalente, se non esclusivo. È importante ridefinire le funzioni e le gerarchie.

Ci sono varie esperienze di laboratorio: in tal senso l'invito di Federmobilità è di trovare e promuovere i luoghi di socializzazione della competenze sulla mobilità e di aprire il dibattito con i tecnici e i professionisti.

**Moderatore.** Finalmente sentiamo parlare di sicurezza stradale in un modo diverso, positivo e propositivo, nel senso di un investimento.

Mi fa piacere sentir parlare di segnaletica non solo come una dotazione tecnica della strada, ma come il linguaggio della città per il governo del proprio territorio e credo

importante sottolineare un nuovo modo di intendere la mobilità oltre la normativa e il tecnicismo, per altro necessari. Raccolgo anche l'invito dell'Assessore all'opportunità di contestualizzare la segnaletica non solo nel piano del traffico ma anche della linea politica del governo del territorio.

L'intervento conclusivo è per raccontare il viaggio a tappe di ASSOSEGNALETICA dalla malasegnaletica alle buone pratiche per capire come dialogare con le p.a.l.. Dalla denuncia romana, ci si è trasferiti ad Alba con l'idea del "si può fare" – della buona segnaletica – quindi la "si deve fare"; per tornare da Roma a guardare situazioni virtuose che possono fare scuola.



*Alessandro Durante, Direttore Comunicazione, Marketing e Ufficio Studi ANIMA*

#### **Alessandro Durante, Direttore Comunicazione, Marketing e Ufficio Studi ANIMA**

Il road show di Assosegnaletica sta evidenziando che la segnaletica non è una specie in via d'estinzione quanto piuttosto un caso di evoluzione della specie: per progredire è necessaria una selezione, una razionalizzazione. Il nostro viaggio sta dimostrando che la buona segnaletica esiste anche se è meno diffusa di quanto si possa pensare e auspicare. La nostra convinzione è che, attraverso la ricerca di campioni e la diffusione di buone pratiche, si possa invertire la tendenza. I buoni quanto rari esempi evidenziano tra l'altro come la segnaletica rappresenti un elemento che va al di là della gestione del traffico per diventare un elemento di leggibilità del territorio, ben oltre il mondo disegnato dal Codice della Strada.

Una case history di successo come Alba, certifica che la buona segnaletica "si può fare" quindi "si deve fare".

Il nostro obiettivo è che i paladini della buona segnaletica facciano proselitismo sul territorio, allo stesso modo in cui il degrado contagia il territorio.

La segnaletica potrebbe rappresentare l'apripista per ripensare la comunicazione e la mobilità sul territorio, anche grazie ai costi contenuti che comporta e al rapporto vantaggioso costi/benefici.

L'Associazione a partire dal decalogo della buona segnaletica sta diffondendo sul territorio una serie di contenuti elaborati. In particolare dal 1° luglio 2009 partirà per via telematica un'indagine alla ricerca dello stato dell'arte della segnaletica nelle nostre città sulla base di alcuni parametri fondamentali da rispettare per realizzare una buona segnaletica.



L'idea è di capire quanto siano diffuse le buone pratiche e la conoscenza delle istruzioni per l'uso della segnaletica, quindi la realizzazione sulle strade locali.

L'obiettivo è quello aiutare le amministrazioni a percorrere la strada giusta, a partire dalle risposte, per premiare e diffondere quindi le buone pratiche delle amministrazioni virtuose con una sorta di bollino blu della segnaletica, "Segnale sicuro". La finalità è non solo di diffondere e stimolare le buone pratiche, ma anche di valorizzare le singole figure professionali che operano nelle pubbliche amministrazioni.

**Moderatore.** Un ringraziamento a tutti e a Federmobilità per la collaborazione. Il primo appuntamento sarà in autunno per un primo monitoraggio della risposta da parte delle pubbliche amministrazioni.





**Il punto di vista europeo**  
**Contributo dell'avvocato Dringha Milito Pagliara,**  
**Responsabile Trasporti Italia dei Valori**

Vorrei affrontare il tema sotto un profilo più generale e, in particolare, europeistico in considerazione del fatto che, soprattutto a seguito della ratifica del Trattato di Lisbona, l'Europa programmerà e legifererà in quasi tutte le materie. L'adeguatezza della segnaletica stradale è certamente una questione di rilevanza europea e dovrebbe costituire una priorità della politica comunitaria in materia di infrastrutture, mobilità e turismo. La malasegnaletica, infatti, rappresenta un problema comune a diversi Stati Membri. Da

un'indagine condotta nel 2008 dalla Federazione Internazionale dell'automobile, dall'ACI e da altri 17 Automobile Club europei nell'ambito del programma Eurotest risulta che il 61% dei cittadini comunitari considera i cartelli stradali sovrabbondanti, mal collocati, mal ridotti spesso con grafiche diverse da nazione a nazione.

Il processo di integrazione comunitario passa anche e soprattutto dall'avvicinamento ed armonizzazione delle procedure, dei servizi resi, dalle opportunità offerte dai territori.

Indubbiamente il principio di libera circolazione dei cittadini europei negli Stati Membri necessita anche l'effettiva riconoscibilità della segnaletica in Europa e delle norme comuni in materia.

Al contrario, la segnaletica stradale in Europa è regolata in via generale dall'UNECE e, in particolare, dalla Convenzione di Vienna del 1968 e successive modifiche, ma non esiste a tutt'oggi una legislazione dell'Unione europea in materia e pertanto gli Stati Membri non sono soggetti ad alcun obbligo derivante dal diritto comunitario.

Al contrario, la questione dovrebbe essere posta al centro delle politiche comunitarie in materia di turismo e di sicurezza stradale; ed invero, da un lato, una segnaletica adeguata ed uniforme può avere impatti positivi sulla mobilità dei turisti europei indicando con precisione i siti e le opportunità offerte dal territorio visitato; dall'altro lato, l'adeguata collocazione e manutenzione dei segnali stradali contribuiscono in maniera efficace alla diminuzione dell'incidentalità sulle strade, che costituisce una delle principali cause di mortalità.

D'altra parte fu proprio l'Unione europea nel 2001 a fissare l'ambizioso obiettivo del dimezzamento entro il 2010 del numero delle vittime della strada e sempre da una risoluzione del Parlamento europeo del 2007 arriva l'invito alla Commissione ad intraprendere azioni per addivenire all'armonizzazione delle disposizioni e la segnaletica nel traffico stradale in quanto, ad esempio, norme diverse in materia di precedenza nelle rotatorie possono essere all'origine di incidenti.

Parallelamente al lavoro di riforma e di miglioramento della legislazione interna, credo pertanto che l'Italia, che è notoriamente uno dei paesi con la segnaletica maggiormente inadeguata, debba farsi promotrice di una più efficace politica europea in materia, idonea a porre vincoli stringenti agli Stati Membri e con uno stanziamento di risorse non solo per la creazione delle reti infrastrutturali e di trasporto europee, ma anche da destinare alla segnaletica stradale, come parte integrante delle stesse e della valorizzazione del territorio comunitario.

la Repubblica.it

Malasegnaitica  
Allarme incidenti



Un segnale di pericolo che indica un attraversamento di strada pedonale. Il segnale è un triangolo con sfondo bianco e bordo rosso, con una silhouette di un pedone che attraversa la strada.

Malasegnaitica nella Capitale

Un segnale di pericolo che indica un attraversamento di strada pedonale. Il segnale è un triangolo con sfondo bianco e bordo rosso, con una silhouette di un pedone che attraversa la strada.

ASAPORTALS

ASAPORTALS

ASAPORTALS

Le autostrade del mare non sono trafficate

È il risultato della ricerca "Porti e territorio": dal 2002 a oggi incrementi modesti del traffico merci (dal 1,5% al 3,5%)



Il traffico merci sulle autostrade del mare è in crescita, ma a ritmi modesti. Secondo i dati della ricerca "Porti e territorio", dal 2002 a oggi gli incrementi del traffico merci sono stati del 1,5% al 3,5%.

IL TEMPO

Segnaletica irregolare, a Roma l'incisione delle "voci" invisibili



Segnaletica irregolare, a Roma l'incisione delle "voci" invisibili. Un segnale di pericolo che indica un attraversamento di strada pedonale.

IRIS

IRIS

ITALIA

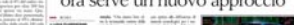
29/10/2008 - 22:39

SIUREZZA STRADALE: RISANARE LA SEGNALETICA ALIMENTARNE L'EFFICIENZA

I produttori di segnaletica stradale lanciano un allarme ed organizzano un comitato (BUC) - ROMA, 29 OTT - Rendere le strade più sicure avviando subito un programma di risanamento della segnaletica in Italia, è questa la proposta che l'associazione dei produttori di segnaletica stradale, aderente ad ANITA (Confindustria), lancia in occasione della seduta del 4 novembre alla Camera dei Deputati, presso la Sala delle Colonne di Marini, alla tavola rotonda intitolata una tavola -

Sicurezza stradale, troppe vittime ora serve un nuovo approccio

ora serve un nuovo approccio



Sicurezza stradale, troppe vittime ora serve un nuovo approccio. Un'immagine che mostra un incidente stradale con un'auto coinvolta.

Corriere del TRASPORTI

Corriere del TRASPORTI

MONDO TRASPORTO

MONDO TRASPORTO

ASSO

ASSO

Corriere della Sicurezza

Corriere della Sicurezza

Malasegnaitica da combattere

Malasegnaitica da combattere

ASSO

ASSO

Strade più sicure: Assosegnaitica chiede subito azioni concrete

Strade più sicure: Assosegnaitica chiede subito azioni concrete

Malasegnaitica: una realtà sottovalutata

Malasegnaitica: una realtà sottovalutata

il mattino

il mattino

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Malasegnaitica Allarme incidenti

Malasegnaitica Allarme incidenti

ASSO

ASSO

Strade più sicure: Assosegnaitica chiede subito azioni concrete

Strade più sicure: Assosegnaitica chiede subito azioni concrete

Malasegnaitica: una realtà sottovalutata

Malasegnaitica: una realtà sottovalutata

il mattino

il mattino

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Malasegnaitica Allarme incidenti

Malasegnaitica Allarme incidenti

ASSO

ASSO

Strade più sicure: Assosegnaitica chiede subito azioni concrete

Strade più sicure: Assosegnaitica chiede subito azioni concrete

Malasegnaitica: una realtà sottovalutata

Malasegnaitica: una realtà sottovalutata

il mattino

il mattino

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Malasegnaitica Allarme incidenti

Malasegnaitica Allarme incidenti

ASSO

ASSO

Strade più sicure: Assosegnaitica chiede subito azioni concrete

Strade più sicure: Assosegnaitica chiede subito azioni concrete

Malasegnaitica: una realtà sottovalutata

Malasegnaitica: una realtà sottovalutata

il mattino

il mattino

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Malasegnaitica Allarme incidenti

Malasegnaitica Allarme incidenti

ASSO

ASSO

Strade più sicure: Assosegnaitica chiede subito azioni concrete

Strade più sicure: Assosegnaitica chiede subito azioni concrete

Malasegnaitica: una realtà sottovalutata

Malasegnaitica: una realtà sottovalutata

il mattino

il mattino

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Malasegnaitica Allarme incidenti

Malasegnaitica Allarme incidenti

ASSO

ASSO

Strade più sicure: Assosegnaitica chiede subito azioni concrete

Strade più sicure: Assosegnaitica chiede subito azioni concrete

Malasegnaitica: una realtà sottovalutata

Malasegnaitica: una realtà sottovalutata

il mattino

il mattino

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Malasegnaitica Allarme incidenti

Malasegnaitica Allarme incidenti

ASSO

ASSO

Strade più sicure: Assosegnaitica chiede subito azioni concrete

Strade più sicure: Assosegnaitica chiede subito azioni concrete

Malasegnaitica: una realtà sottovalutata

Malasegnaitica: una realtà sottovalutata

il mattino

il mattino

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Malasegnaitica Allarme incidenti

Malasegnaitica Allarme incidenti

ASSO

ASSO

Strade più sicure: Assosegnaitica chiede subito azioni concrete

Strade più sicure: Assosegnaitica chiede subito azioni concrete

Malasegnaitica: una realtà sottovalutata

Malasegnaitica: una realtà sottovalutata

il mattino

il mattino

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Malasegnaitica Allarme incidenti

Malasegnaitica Allarme incidenti

ASSO

ASSO

Strade più sicure: Assosegnaitica chiede subito azioni concrete

Strade più sicure: Assosegnaitica chiede subito azioni concrete

Malasegnaitica: una realtà sottovalutata

Malasegnaitica: una realtà sottovalutata

il mattino

il mattino

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Malasegnaitica Allarme incidenti

Malasegnaitica Allarme incidenti

ASSO

ASSO

Strade più sicure: Assosegnaitica chiede subito azioni concrete

Strade più sicure: Assosegnaitica chiede subito azioni concrete

Malasegnaitica: una realtà sottovalutata

Malasegnaitica: una realtà sottovalutata

il mattino

il mattino

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

Uomini e trasporti

organizzato da



Associazione italiana segnaletica stradale



Federazione delle Associazioni Nazionali  
dell'Industria Meccanica Varia ed Affine



Media Partner

