

Istruzioni per il buon uso

DA DOVE PARTIRE PER METTERE ORDINE NEL NOSTRO PANORAMA SEGNALETICO, DA PIÙ PARTI DESCRITTO COME “POPOLATO” DA UN’ECCESSIONE DI SEGNALI PORTATRICE DI INCERTEZZA E CONFUSIONE? PER ESEMPIO DA UN’ATTIVITÀ CULTURALE E FORMATIVA CHE PRENDE LE MOSSE DA UNA LEGISLAZIONE COMPLETA E SI AVVALE DI STRUMENTI DI NUOVA CONCEZIONE. TRA QUESTI, ECCO IL NUOVO “VADEMECUM COMPLETO PER LA SEGNALETICA E LA SICUREZZA STRADALE” COORDINATO DALL’INGEGNER FRANCESCO MAZZIOTTA, DIRIGENTE TECNICO DELLA DG PER LA SICUREZZA STRADALE DEL MINISTERO, CHE IN QUEST’INTERVISTA SPIEGA A “LE STRADE” IL SUO PUNTO DI VISTA SULLO STATO DELLA SEGNALETICA ITALIANA E SUL PERCORSO DA COMPIERE PER ADEGUARLA E VALORIZZARLA.

Sicurezza, qualità e cultura. Sono queste le “*password*” che, se sapientemente declinate, potrebbero contribuire a mettere ordine nel nostro panorama segnaletico, obiettivo ormai non più rinviabile, nonché invocato da più parti, dalle associazioni agli utenti della strada. Riguardo al primo fattore, l’opinione di tutte le parti in causa è ormai unanime: una buona segnaletica significa anche e soprattutto garantire *standard* più elevati di sicurezza sulle nostre strade.

A ruota, ecco il fattore qualità. I segnali stradali, in fondo, sono uno dei primi e più diffusi “biglietti da visita” che un territorio può offrire: valorizzarli al massimo, quindi, vuol dire migliorare sensibilmente l’immagine del nostro Paese, per esempio agli occhi della comunità internazionale. Infine, la cultura. Come si può, oggi, diffondere una vera e propria cultura della segnaletica? È una domanda, questa, che abbiamo rivolto a uno dei massimi esperti della materia, l’ingegner Francesco Mazziotta, dirigente tecnico in forza alla Direzione Generale per la Sicurezza Stradale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che recentemente ha curato il coordinamento tecnico di un’opera editoriale molto attesa dagli operatori del settore: si tratta del “*Vademecum completo per la*

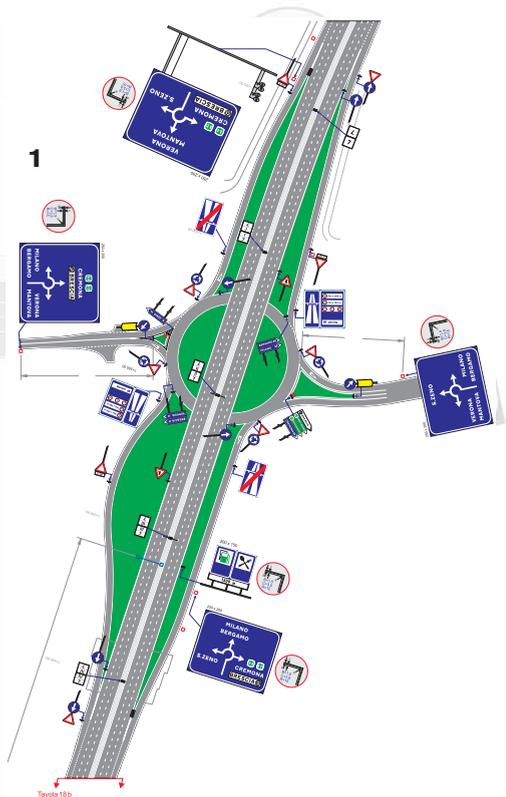
segnaletica e la sicurezza stradale” frutto dell’attività di un gruppo di esperti diretto da Enrico Bonizzoli attualmente in corso di pubblicazione (Casa Editrice *la fiaccola*).

Abbiamo incontrato l’ingegner Mazziotta a Bergamo, lo scorso 27 novembre, in occasione del 6° Congresso Nazionale della Polizia Locale, proprio in prossimità della pubblicazione del “*Vademecum*” di cui è stato possibile visionare un’anteprima, insieme agli autori, presso lo *stand* di Opera.

le Strade. Ingegnere Mazziotta, può scattare una “*fotografia*” generale sullo stato attuale della segnaletica nel nostro Paese?

Mazziotta. A mio modo di vedere, posso dire che oggi le nostre strade non sono dotate di un arredo segnaletico coerente con quelle che sono le esigenze da soddisfare, e questo credo dipenda dalla mancanza di una visione unitaria, organizzata sul “*come*” attrezzare una strada. Quello che abbiamo sotto gli occhi, infatti, è il risultato di una serie di singoli interventi che si sono progressivamente succeduti e stratificati, e forse troppo spesso chi ha aggiunto non ha valutato sufficientemente il contesto antecedente in cui si trovava a operare. L’esito finale è proprio l’inadeguatezza generale

Fabrizio Apostolo



1. Come posizionare correttamente la segnaletica in rotatoria? Una risposta nella tavola del “Vademecum completo per la segnaletica e la sicurezza stradale”

2. Esempio di pagina di Regolamento illustrato

Regolamento illustrato, dossier tematici ed errori più comuni: ecco il Vademecum, "opera omnia" sui segnali della strada

In principio fu il Nuovo Codice della Strada, entrato in vigore nel 1992, corredato dal fondamentale Regolamento di esecuzione e attuazione. Poi venne la proliferazione indiscriminata e incontrollata dei segnali, spesso in palese violazione della stessa norma nazionale, ancora più spesso causa principale di una degenerazione del panorama segnaletico che non fa certo onore al nostro Paese. Un contributo a un non più rinviabile processo di razionalizzazione della segnaletica, con conseguenti benefici anche in termini di sicurezza della circolazione, arriva oggi da un manuale, realizzato dal gruppo di lavoro diretto da Enrico Bonizzoli ed edito dalla Casa Editrice *la fiaccola*, che si avvale della collaborazione e della supervisione dell'ingegner Francesco Mazziotta, tra i massimi esperti nel settore. Il "Vademecum completo per la segnaletica e la sicurezza stradale", questo il titolo dell'opera, è uno strumento pensato per facilitare notevolmente il compito degli addetti ai lavori e guidarli da un lato verso la corretta progettazione e disposizione di un piano di segnalamento (progettisti, enti) e dall'altro a una formazione eccellente in materia di rispetto del Codice della Strada e di educazione stradale (dai corpi di polizia municipale alle autoscuole). Questa prima edizione è composta da due volumi, il primo in formato tradizionale contenente il CdS, il Regolamento e gli schemi cantieristici, il secondo "a raccogliatore ad anelli" con gli allegati al Regolamento, le tavole della cantieristica e una serie di dossier tematici che vanno dalla segnaletica turistica alla progettazione e agli errori più comuni, passando per temi quali gallerie, rotonde, pubblicità e supporti. È prevista un'attività di aggiornamento del "Vademecum" che terrà conto di eventuali sviluppi normativi e accrescerà il numero dei dossier, configurandosi come una sorta di "enciclopedia della segnaletica". L'autentica novità dell'opera - quantità e qualità delle informazioni a parte - è rappresentata dal fatto che i singoli articoli del Regolamento presentano una serie di illustrazioni direttamente integrate al testo, a immediata esemplificazione dell'indicazione applicativa descritta. A ulteriore corredo, anche una serie di esemplificazioni grafiche dei vari commi, in cui si configurano (grazie al "Vademecum" letteralmente) i più disparati casi stradali. Completano il quadro gli approfondimenti del raccogliatore, che forniscono al lettore rimandi puntuali alla sezione normativa. Il tutto all'insegna del "visual", oltre che della lettura. A tutto vantaggio di chi si occupa di segnaletica e che, grazie a un approccio del genere, potrà calarsi ancora meglio nei panni dell'utente della strada.



Enrico Bonizzoli e Francesco Mazziotta, alla guida del gruppo di lavoro che ha realizzato il "Vademecum completo per la segnaletica e la sicurezza stradale"

2

Regolamento illustrato

3. Il segnale CUNETTA (fig. II.3) deve essere usato per pres segnalare una anomalia altimetrica concava della strada.



Fig. II.3

Articolo 86 (Art. 39 Cod. Str.) Segnali relativi a curve pericolose.

1. Per segnalare una curva pericolosa, per caratteristiche planimetriche o per insufficiente visibilità, deve essere usato uno dei seguenti segnali:



Fig. II.4

b) CURVA A SINISTRA (fig. II.5):



Fig. II.5

c) DOPPIA CURVA, LA PRIMA A DESTRA (fig. II.6):



Fig. II.6

d) DOPPIA CURVA, LA PRIMA A SINISTRA (fig. II.7):



Fig. II.7

2. Per segnalare una serie di curve pericolose in successione si deve impiegare il segnale c) o d) a seconda dell'andamento della prima curva, aggiungendo il pannello integrativo modello I.2 recante l'indicazione della lunghezza del tratto di strada interessato.



Fig. II.6

f) DOPPIA CURVA, LA PRIMA A SINISTRA (fig. II.7) con integrativo



Fig. II.7

3. Per segnalare una serie di tornanti in successione si deve impiegare il segnale c) o d) a seconda dell'andamento della prima curva, aggiungendo il pannello integrativo modello I.6(p1). Ciascun tornante può essere indicato con un numero su apposito pannello da collocare sul margine del ciglio stradale esterno e al centro della curva (modello I.6(p2)).



Fig. II.8



Fig. II.9



Fig. II.10

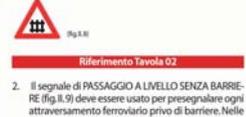


Fig. II.11



Fig. II.12



Fig. II.13

206 - CRS Codice Regolamento Sicurezza

di un panorama segnaletico che può, in effetti, creare incertezze o confusione. Penso per esempio al caso dell'eccesso di prescrizioni che impongono continue modifiche nella condotta di guida.

le Strade. Quali sono a suo avviso le cause di questa situazione?

Mazziotta. Ci sono, innanzitutto, queste continue stratificazioni di cui dicevo, certamente causa di disordine. La segnaletica, inoltre, è storicamente un elemento trascurato da molti enti proprietari di strade, in genere molto più attenti ad altri aspetti costruttivi. Ritengo, invece, che sia cruciale rivalutare il ruolo della segnaletica all'interno del progetto stradale. La funzione dei segnali è infatti importantissima, perché devono sapere accompagnare l'utente, sgombrando il campo dalle sue incertezze, nonché anticipare i pericoli e fornire tempestivamente istruzioni e opzioni di percorso. Il tutto tradotto naturalmente con essenzialità. Oggi, al contrario, sulle nostre strade abbonda una certa segnaletica di prescrizione, a volte portatrice di allarmi, mentre latitano i segnali direzionali. Se infatti si percorre una strada per la prima volta e il panorama segnaletico non soddisfa le esigenze di chi è alla guida, allora significa che qualcosa, nel sistema, non funziona. Questo si verifica non tanto sulla grande viabi-

lità, dove opera un gestore dedicato e specializzato, quanto sulle reti comunali e provinciali, dove è difficile trovare alte specializzazioni e soprattutto dove spesso si associa, culturalmente, all'apparente semplicità del manufatto una conseguente semplicità della sua collocazione.

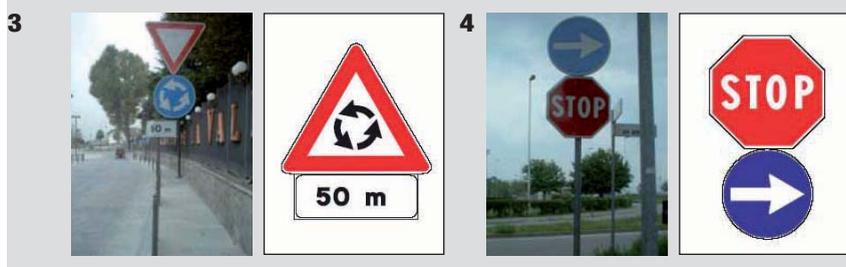
Il punto è proprio questo: collocare un segnale al meglio non è affatto un'operazione semplice ma decisamente sofisticata, che presuppone attenzione a molteplici fattori. Oggi, invece, l'approccio è un altro e i risultati si vedono. A mio parere, come prima contromisura, i gestori dovrebbero immaginare periodicamente che la strada venga aperta per la prima volta. A quel punto si accorgerebbero che la prima operazione da fare non sarebbe un'aggiunta di segnaletica, bensì una consistente sottrazione.

le Strade. Quali sono gli strumenti normativi a disposizione degli enti gestori per avviare un'attività di razionalizzazione e quindi di adeguamento degli standard segnaletici?

Mazziotta. Sfatando un luogo comune posso dire che quello della segnaletica stradale è uno dei campi della tecnica dove il dettaglio normativo è oltremodo esauriente, talvolta persino eccessivo. È sufficiente che si abbia la pazienza di studiare con attenzione, in particolare, il Regolamento di attuazione e di esecuzione del Codice della Strada e i vari decreti attuativi e disciplinari emanati, per dirimere ogni dubbio in merito. O quantomeno per trovare una chiave di lettura per fare bene il proprio lavoro. Perché non lo si fa? Forse proprio per via di quell'approccio di sottovalutazione diffusa a cui accennavo.

le Strade. Ingegnere Mazziotta, un obiettivo prioritario appare dunque la rivalutazione della segnaletica sia in termini di ruolo, sia di approccio progettuale-applicativo. Può rappresentare un incentivo a migliorare, in questo senso, l'associazione tra segnaletica - componente tecnica dal compito decisamente delicato in quanto incide sui comportamenti di chi è alla guida - e sicurezza stradale (penso per esempio al titolo stesso del "Vademecum" da lei curato)?

Mazziotta. Mi auguro sia così. Molte statistiche indicano come prima causa degli incidenti stradali fattori quali la guida distratta e l'andamento indeciso. Se accettiamo questa conclusione, codificata peraltro in una formula forse troppo onnicomprensiva, la distrazione può essere generata da comportamenti individuali, mentre se sussiste incertezza significa



che il panorama segnaletico può non essere chiaro o ci può essere carenza di messaggi. Se il sistema della segnaletica è ben composto e articolato, allora il messaggio arriva all'utente per così dire naturalmente, non ci si deve affatto sforzare per andarlo a cercare. Se un progettista di segnaletica riesce a soddisfare questa esigenza, significa che ha fatto bene il suo lavoro. Ma fare un buon piano di segnalamento è un'operazione complessa, finalizzata a costruire un sistema di comunicazione che il destinatario fruirà in corsa, in velocità. Per questo il messaggio deve essere essenziale: in questo modo si eliminerà la possibilità che possa essere letto in maniera diversa da soggetti diversi. Unicità di messaggio, unicità di interpretazione, unicità di comportamento: sono queste le regole per non alimentare confusioni. E quindi per dare un contributo, proprio attraverso la corretta segnaletica, al miglioramento della sicurezza stradale.

le Strade. Da dove si parte per costruire e diffondere una cultura della buona segnaletica stradale (e di conseguenza della sicurezza)?

Mazziotta. Innanzitutto dalla formazione, di tutte le parti in causa. I gestori, per esempio, dovrebbero affidarsi a specialisti, oppure crescerli e addestrarli "in house". L'approccio alla gestione della circolazione non può essere dilettantistico. Purtroppo in Italia, a parte alcuni singoli corsi universitari, non esiste una scuola dedicata e molti testi, seppure completi, mancano ancora di strumenti funzionali a sviluppare una sensibilità al problema - una cultura per l'appunto - che deve essere, lo ribadisco, decisamente raffinata. La mia opinione è questa: o si investe davvero nella formazione, nell'educazione stradale a tutti i livelli, e nel giro di una o due generazioni sarà possibile ottenere risultati notevoli, oppure continueremo ad essere in affanno.

le Strade. Ci fa un esempio di approccio educativo corretto e virtuoso?

Mazziotta. È presto detto. Uno dei capisaldi del nostro Codice della Strada è la responsabilità dell'uten-

3. Tra gli errori più comuni (secondo Mazziotta e il "Vademecum"): la moltiplicazione incontrollata dei segnali.

Nell'immagine, un esempio di semplificazione virtuosa

4. Altro caso: il segnale di obbligo deve essere installato sotto quello di precedenza, e non viceversa



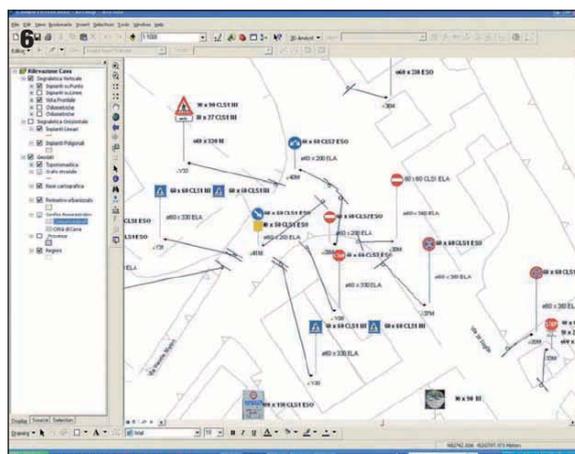
5. "Il segnale curva pericolosa - recita il "Vademecum" - deve essere usato per segnalare una curva pericolosa, per caratteristiche planimetriche o per insufficiente visibilità. In realtà il suo maggior impiego è per segnalare una qualsivoglia curva, fornendo all'utente un messaggio fuorviante"



6. Una progettazione ragionevole della segnaletica oggi può contare sul supporto delle nuove tecnologie

7. Cartellonistica pubblicitaria: è uno dei numerosi dossier del "Vademecum"

8. Francesco Mazziotta, dirigente tecnico DG per la Sicurezza Stradale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



te, penso all'articolo 140 e alla regola di prudenza generalizzata: ognuno si deve comportare in maniera tale da non creare pericoli per sé e per gli altri. Partendo da qui, il compito del gestore è supportare le scelte di chi è al volante, assisterlo e avvertirlo di eventuali pericoli. E dunque collocare su strada i segnali in modo ragionevole. Spesso, invece, accade che la moltiplicazione "abnorme" dei segnali serve più a coprire le spalle degli enti che a tutelare gli utenti finali. E questo è un fatto rischioso, perché incide sulla credibilità dello stesso strumento segnaletico.

le Strade. In base alla sua esperienza, quali sono oggi le criticità più diffuse in materia di segnaletica?

Mazziotta. Il problema più acuto che avverto è l'assenza di una visione generale, di un progetto che abbia una sua compiutezza e una sua armonia. Molto spesso le domande che arrivano al mio ufficio riguardano infatti episodi puntuali, estremamente specifici, che non tengono conto del contesto.

Sono piuttosto diffuse, inoltre, le soluzioni tecniche frutto di mode, generate per imitazione (per esempio di un'altra amministrazione), oppure adottate sull'onda dell'emotività legata a un fatto di cronaca, per esempio un incidente in cui sembra avere pesato la presenza o l'assenza di determinati dispositivi segnaletici.

I dossi, soltanto per fare un esempio tra i molti possibili, dovrebbero essere utilizzati dove servono e non disseminati sul territorio in base alle richieste dei cittadini, che spesso sono per loro natura dettate dall'emotività. Il rovescio della medaglia, in questo spe-

cifico caso, potrebbero essere gli intralci ad ambulanze o vigili del fuoco, che magari si ritrovano i dossi sui viali principali delle città. La diffusione non controllata di indicazioni segnaletiche, torno a dirlo, può minare la credibilità dell'intero sistema: se tutte le curve, indiscriminatamente, vengono considerate pericolose, una conseguenza negativa non può che essere un certo calo dell'attenzione da parte di chi guida.

le Strade. C'è una scuola estera a cui possiamo ispirarci in materia di buona segnaletica?

Mazziotta. Direi di no. Anzi, a livello ONU-ECE possiamo dirci tra i leader, perché il nostro regolamento, a detta di molti osservatori, sotto il profilo tecnico è uno dei migliori.

Le considerazioni che faccio, del resto, sono analoghe a quelle dei miei colleghi di altri paesi europei. Per esempio durante uno degli ultimi convegni di Riva del Garda un funzionario tedesco ha detto che se si mette in atto un'operazione di seria razionalizzazione della segnaletica sulle strade, il risultato sarà l'eliminazione di un buon 30% di segnali. In Italia è una percentuale forse anche maggiore.

le Strade. Concludiamo toccando la questione delle risorse finanziarie, la cui carenza è considerata da alcuni una sorta di "freno a mano" tirato sul processo di adeguamento: è comunque ipotizzabile, guardando a questo quadro, un futuro migliore per la nostra segnaletica?

Mazziotta. Certamente la carenza di fondi è un problema diffuso e comune a chi è impegnato nella realizzazione di infrastrutture. Tuttavia ritengo che questa non possa essere una giustificazione per non fare bene la segnaletica, perché sotto il profilo economico all'interno di un progetto stradale complessivo questa incide senza dubbio in misura minore rispetto ad altre componenti. Non solo. Se è vero che ci sono degli eccessi e degli sprechi, probabilmente eliminando questi sprechi - che sono di fatto ingiustificabili, anche perché a volte avvengono in violazione di norme - i fondi avanzati potrebbero essere spesi decisamente meglio. ■

