

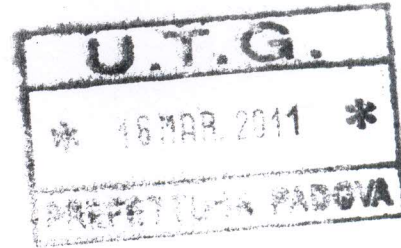


Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI TERRESTRI,
LA NAVIGAZIONE ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI

Direzione Generale per la Sicurezza Stradale

Via G. Caracci, 36 - 00157 Roma



Allegati:6

Prot N. 1378
del 11.03.2011

Alla Prefettura di Padova
Piazza Antenore 3
35121-PADOVA

E p.c. Al Sindaco del Comune di Trebaseleghe
Piazza Principe di Piemonte,12
35010 TREBASELEGHE (PD)

Oggetto: Colorazione degli attraversamenti pedonali. Quesito.

Con riferimento alla nota prot. n. 18056/10 del 21 febbraio 2011, con richiesta di chiarimenti in merito alla colorazione degli attraversamenti pedonali, si ricorda che la segnaletica orizzontale deve essere conforme a quanto previsto dall'art. 137 del Regolamento di Attuazione del Codice della Strada e nello specifico all'art.145 per quanto attiene gli attraversamenti pedonali. E' vietata qualsiasi differente tipologia di segnaletica da quanto prescritto nei sopracitati articoli. Relativamente alla colorazione, si evidenzia che, anche a livello europeo, per la segnaletica orizzontale su strada si fa riferimento solo al bianco e al giallo (norma europea EN 1436).

Si allega alla presente un estratto della II Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione, del 27 aprile 2006, in cui si tratta degli attraversamenti pedonali colorati e dei rialzamenti.

Il Dirigente Tecnico
(Dott. Ing. Francesco Mazziotta)

5. ATTRAVERSAMENTI PEDONALI COLORATI O RIALZAMENTI

Si è avuto modo di osservare negli ultimi anni il proliferare di alcune iniziative, pur ispirate dal desiderio di conseguire migliori condizioni di sicurezza stradale, che non incontrano il consenso di questo Ministero perché a volte risultano invece peggiorative, altre volte non adeguate allo scopo che si vogliono prefiggere, o addirittura in violazione di norme.

Si allude alla realizzazione di particolari colorazioni del fondo stradale (rosso, azzurro o verde) in corrispondenza degli attraversamenti pedonali ed ai rialzi della piattaforma stradale in corrispondenza di attraversamenti pedonali o ciclabili o di intersezioni.

In merito alla prima questione occorre premettere che non vi sono allo stato norme che impongono una particolare colorazione del manto stradale, per quanto in Italia la quasi totalità delle strade destinate al transito di veicoli a motore hanno pavimentazione in conglomerato bituminoso, come noto di colore particolarmente scuro, tendente al nero, e con caratteristiche superficiali tali da garantire la migliore aderenza delle ruote dei veicoli.

Riguardando la questione sotto l'aspetto squisitamente strutturale, nulla vieta la realizzazione di un manto stradale di colore diverso per evidenziare particolari tratti di strada od evidenziare una specifica destinazione della stessa o di corsie riservate (ad es. intersezioni, aree pedonali, piste ciclabili, ecc...), se la colorazione è eseguita in pasta nel conglomerato, ed è dimostrato che gli eventuali additivi non ne alterano le caratteristiche fisiche e meccaniche, ovvero si ottengano prestazioni comunque paragonabili e durature nel tempo anche in relazione al colore.

Diverso è l'approccio se la colorazione del fondo stradale è localizzata in corrispondenza dell'attraversamento pedonale e realizzata

utilizzando vernici. In tal caso si rientra a tutti gli effetti nel campo della segnaletica stradale orizzontale e di conseguenza tale pratica è vietata.

Risulterebbe infatti in contrasto con quanto previsto all'art. 137 comma 5 del Regolamento di esecuzione del Codice della strada, che elenca i colori che si possono impiegare per il segnalamento orizzontale e ne specifica l'impiego.

Le colorazioni di cui trattasi non sono previste e neppure a livello internazionale si ritrovano indicazioni diverse. Anche la più recente norma europea EN 1436, relativa alle prestazioni su strada della segnaletica orizzontale, non fa cenno a colori diversi dal bianco e dal giallo.

Al di là della considerazione appena svolta, che di per se è già sufficiente a chiarire il motivo del diniego alla diffusione di tale pratica, altre motivazioni di natura tecnica si possono formulare per dissuadere dal perseverare chi ha già attuato provvedimenti simili:

- non è disponibile una documentazione che dimostri la efficienza di queste iniziative, né in termini di migliorata sicurezza, né in termini di permanenza nel tempo di adeguate caratteristiche di aderenza del fondo stradale e del colore. Alcune sperimentazioni a suo tempo autorizzate da questo ufficio hanno dato esito negativo e sono anche pervenute segnalazioni che confermano i timori già espressi circa le prestazioni di tali soluzioni, specie nei confronti dei veicoli a due ruote;
- l'illusione che l'attraversamento pedonale così realizzato risulti meglio visibile è presto smentita dal tempo e dalla immediata constatazione che utilizzando un qualsiasi colore di fondo diverso dal grigio scuro o dal nero del conglomerato bituminoso si riduce il rapporto di contrasto tra i colori e si riduce quindi anche la visibilità dell'attraversamento. Cosa che peggiora ulteriormente in condizioni di scarsa visibilità, notturne o sotto bagnato.

- gli attraversamenti pedonali non regolati da semaforo sono inoltre individuabili ed indicati con i prescritti segnali verticali (art. 135, comma 3, del Regolamento e fig. II.303) per cui non si ravvisa la necessità di ulteriori accorgimenti.

Se proprio si vuole ottenere una migliore evidenza della zebratura meglio il ricorso a materiali di più elevate prestazioni (vedasi in proposito le norme UNI-EN 1423, 1424, 1436, 1824, 1790, 12802), che richiedono anche una minore manutenzione, piuttosto che modificare il colore del fondo che certamente comporta oneri manutentivi superiori oltre ai rischi già paventati, e può comportare responsabilità per eventuali inconvenienti o danneggiamenti a veicoli o pedoni, che abbiano a verificarsi per effetto di tali iniziative, a carico dell'ente proprietario della strada che le ha autorizzate.

Non è inutile ancora una volta rammentare che gli utenti della strada devono riconoscere e rispettare la segnaletica formalmente prevista dal Codice della strada, che deve essere uniforme su tutto il territorio nazionale.

Per quanto attiene ai rialzamenti della piattaforma stradale, gli stessi sono in genere adottati dagli enti proprietari di strade come dispositivi per rallentare la velocità. In questa utilizzazione possono essere trattati come segnali complementari ai sensi dell'art. 42, comma 2 del Codice della strada, e quindi trovano spazio nella presente direttiva.

Le opere in questione non devono essere confuse con i dossi di rallentamento della velocità ai sensi dell'art. 179 del Regolamento di esecuzione e di attuazione perchè la loro geometria è in genere diversa da quanto previsto nella norma richiamata.

Le stesse opere si configurano quale modifica del profilo longitudinale delle strade interessate e per esse non ci si può riferire strettamente a norme di segnaletica quanto a motivazioni tecniche, di

opportunità o necessità che l'Ente proprietario della strada può e deve valutare.

Tali opere possono essere eseguite, utilizzando materiali idonei, e garantendo comunque la percorribilità.

La geometria deve garantire le necessarie minime condizioni di scavalco da parte delle normali autovetture, in particolare quelle con carenatura bassa, per cui si consiglia di valutare attentamente l'altezza del rialzo e la lunghezza delle rampe.

Si ricorda che l'Ente proprietario si assume la responsabilità per eventuali inconvenienti o danneggiamenti di veicoli che abbiano a verificarsi per effetto delle modifiche, nei confronti degli utenti che circolano nel rispetto delle prescrizioni presenti, che devono essere coerenti con la geometria del rialzo.

Si osserva che spesso i rialzi sono eseguiti come misure episodiche puntuali, senza uno studio accorto sulla loro geometria, sui materiali con cui sono realizzati e soprattutto sul loro posizionamento.

Nel richiamare le argomentazioni svolte con la direttiva per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani di traffico, in data 12 aprile 1995, si rammenta che, in generale, le misure di regolamentazione della circolazione nei centri abitati devono essere ispirate al criterio della migliore fluidificazione del traffico, senza impedimenti sulla viabilità principale o di attraversamento, che interessa spostamenti su più lunghe distanze; ed a provvedimenti di gestione della sosta e di tutela delle utenze deboli (bambini, anziani, invalidi, ciclisti, ecc...) nelle isole ambientali (punto 3.1.2 della direttiva), dove gli spostamenti sono per lo più pedonali o comunque su più brevi distanze.

Di conseguenza non è opportuno, né consigliabile, realizzare rialzi nel primo caso. Il provvedimento potrebbe risultare addirittura controproducente. Infatti un utente della strada tende a minimizzare il

tempo di viaggio e quindi intenzionalmente, o istintivamente, è portato a recuperare le eventuali perdite di tempo incontrate lungo l'itinerario; pertanto ad ogni rallentamento, comunque indotto, consegue di solito un aumento dell'andatura per recuperarlo, riducendo così il margine di sicurezza.

Non va trascurata anche l'eventualità che gli utenti della strada possono scegliere di conseguenza un diverso itinerario che potrebbe spostare il problema che si intende risolvere su strade contigue.

Viceversa, nelle isole ambientali, le misure di mitigazione della velocità, tra cui anche i rialzi della piattaforma stradale, sono meglio tollerate e spesso condivise, proprio in virtù di un minore condizionamento sulla condotta di guida data la diversa natura dello spostamento.

Naturalmente devono ricorrere le condizioni per la realizzazione di tali misure, e cioè la effettiva necessità di tutelare una utenza debole, a fronte di accertati comportamenti pericolosi da parte dell'utenza motorizzata, o di una storia pregressa di incidentalità, unita ad una oggettiva difficoltà od impossibilità di conseguire migliore sicurezza con le consuete attività di controllo e repressione delle violazioni.

Non devono essere trascurate opportune valutazioni tecnico-pratiche sui luoghi di impianto. E' ovvio che il transito di un veicolo su un rialzo della piattaforma stradale indurrà necessariamente sobbalzi con vibrazioni anche nell'ambiente circostante; vibrazioni tanto più intense quanto maggiore è la massa dei veicoli ammessi a transitare. Se nelle immediate vicinanze vi sono edifici occorre accertarsi che le vibrazioni non peggiorino la qualità della vita degli occupanti o addirittura danneggino le strutture o tamponature, per non incorrere in richieste di risarcimento.

Allo stesso modo occorre preoccuparsi dello smaltimento delle acque di ristagno e, specie nelle località soggette a frequente innevamento,

istruire gli addetti alla rimozione della neve circa la presenza dei rialzi per non danneggiare le macchine spazzaneve o distruggere gli stessi rialzi.

In ogni caso si suggerisce di non installare i manufatti di cui trattasi in prossimità delle sedi di organi di Polizia o di istituzioni che operano anche in condizioni di emergenza, o lungo i consueti percorsi dei veicoli di trasporto pubblico o di emergenza al fine di non ostacolare o rallentare la loro attività.

Le considerazioni appena svolte sono ovviamente valide anche con riferimento ai dossi di rallentamento della velocità, previsti dall'art. 179 del Regolamento di esecuzione, di cui si è fatto cenno nel paragrafo 5.6 della Direttiva 24 ottobre 2000.