

ATTRAVERSAMENTI PEDONALI O DOSSI? RISCHIO PER I COMUNI INSTALLATORI.

articolo a cura del dott. Luca Leccisotti Comandante Polizia Locale e formatore personale Enti Locali

Coloro che utilizzano il Codice della strada e il Regolamento di Esecuzione al Codice della strada, sanno benissimo che esiste una rilevante differenza tra i DOSSI ARTIFICIALI dissuasori di velocità, regolamentati dall'articolo 179 del D.P.R. 495/92 (Regolamento attuativo del Codice della Strada) e gli ATTRAVERSAMENTI PEDONALI RIALZATI.

Purtroppo vedo ancora in giro diversi comuni, in cui ci sono installazioni di tipo ibrido, dossi+attraversamenti, che espongono le casse comunali a risarcimenti danni molto probabili in quanto sono realizzati seguendo più forme creative che legislazione tecnica.

Partiamo dai dossi artificiali, un tipo di installazione molto utilizzata in termini di sicurezza dai comuni:

I DOSSI ARTIFICIALI previsti dall'art. 179 del Codice della Strada, possono essere posti in opera solo su strade residenziali, nei parchi pubblici e privati, nei residences, ecc.; possono essere installati in serie e devono essere presegnalati. Ne è vietato l'impiego sulle strade che costituiscono itinerari preferenziali dei veicoli normalmente impiegati per servizi di soccorso o di pronto intervento.

Sono costituiti da elementi in rilievo prefabbricati o da ondulazioni della pavimentazione a profilo convesso. In funzione dei limiti di velocità vigenti sulla strada interessata hanno le seguenti dimensioni:

a) per limiti di velocità pari od inferiori a 50 km/h larghezza non inferiore a 60 cm e altezza non superiore a 3 cm;

b) per limiti di velocità pari o inferiori a 40 km/h larghezza non inferiore a 90 cm e altezza non superiore a 5 cm;

c) per limiti di velocità pari o inferiori a 30 km/h larghezza non inferiore a 120 cm e altezza non superiore a 7 cm.

I tipi a) e b) devono essere realizzati in elementi modulari in gomma o materiale plastico, il tipo c) può essere realizzato anche in conglomerato. Nella zona interessata dai dossi devono essere adottate idonee misure per l'allontanamento delle acque. Nelle installazioni in serie la distanza tra i rallentatori deve essere compresa tra 20 e 100 m a seconda della sezione adottata.

Il presegnalammento è costituito dal segnale di cui alla figura II.2 di formato preferibilmente ridotto, posto almeno 20 metri prima. Ad esso è abbinato il segnale di cui alla figura II.50 di formato ridotto, con un valore compreso tra 50 e 20, salvo che sulla strada non sia già imposto un limite massimo di velocità di pari entità. Una serie di rallentatori deve essere indicata mediante analoghi segnali e pannello integrativo con la parola "serie" oppure "n. rallentatori".

In primis i dossi possono "solo" essere installati su:

– strade residenziali, quelle individuate e presegnalate con questo segnale

– nei parchi pubblici e privati, nei residences

IL COMMA 5 RECITA, ANZI ORDINA: Ne è vietato l'impiego sulle strade che costituiscono itinerari preferenziali dei veicoli normalmente impiegati per servizi di soccorso o di pronto intervento.

A differenza dei dossi artificiali, gli ATTRAVERSAMENTI

PEDONALI RIALZATI non sono vietati (anche se sconsigliati) su strade percorse abitualmente da mezzi di soccorso e pronto intervento.

Il problema qual è?

Il problema è che molti comuni pensano di travestire un dosso in attraversamento pedonale rialzato e di sfuggire alla normativa stringente in materia di installazione dossi.

Sulle nostre strade ce ne sono talmente tanti realizzati così che tutti siamo portati ad associarli ad un attraversamento rialzato e ritenere che possa trovarsi liberamente ovunque.

Così non è.

Detto questo, per dimostrare a voi, quali caratteristiche deve avere un attraversamento pedonale rialzato, ho preso in considerazione la Circolare n.3698/2001 del Ministero dei LLPP:

Estratto delle Linee Guida:

Aree stradali rialzate o attraversamenti pedonali rialzati, "speed tables":

Rialzo del piano viabile con rampe di raccordo (con pendenza, in genere, del 10%) in corrispondenza di aree da proteggere da elevate velocità o di attraversamenti pedonali. **La lunghezza interessata dal rialzo supera in genere quella dei normali veicoli (10-12 m), in caso contrario vengono classificati come dossi.**

Dossi:

Serie di dossi, opportunamente intervallati, che interessano l'intera larghezza della carreggiata, e riducono la velocità generando guida poco confortevole alle velocità superiori a quelle desiderate. Essi hanno influenza anche su veicoli di servizio e di emergenza e per tali categorie di utenze l'effetto è chiaramente negativo. A questo si aggiunge il disagio per gli utenti, in modo particolare dei mezzi pubblici, indotto dal continuo sobbalzo del veicolo.

Ecco svelato l'arcano: *La lunghezza interessata dal rialzo supera in genere quella dei normali veicoli (10-12 m), in caso contrario vengono classificati come dossi.*

Significa che tutti gli "attraversamenti pedonali rialzati" inferiori a 10 metri di larghezza, **SONO DA CONSIDERARE COME DOSSI E PER QUESTO DEVONO ESSERE CONFORMI SIA ALLE CARATTERISTICHE TECNICHE DI COSTRUZIONE E SIA POSSONO ESSERE INSTALLATI SU DETERMINATI TIPI DI STRADA**, mettendo di fatto i Comuni, che hanno autorizzato la realizzazione, in una certa **soccombenza in caso di richiesta di risarcimento danni.**

In pratica ecco stanata la furbizia o l'ignoranza di alcuni tecnici comunali che, non approfondendo la normativa in materia di codice della strada, rischiano di far avere conseguenze per l'Amministrazione, in sede di controversie, per un attraversamento pedonale che non rispetta i requisiti richiesti.

