

Momento di controllo nell'analisi di sicurezza con sopralluogo a velocità moderata



In Italia, tali procedure vennero regolate soltanto agli inizi del nuovo secolo da un gruppo di ricerca, avente come obiettivo la redazione di linee guida per la realizzazione di un sistema di controllo preventivo della sicurezza stradale. Tale rapporto venne poi approvato nel 2001 dall'Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale del Ministero dei Lavori Pubblici. Tuttavia, dal momento che sono state approvate solamente tramite una circolare ministeriale, non hanno carattere cogente. Le amministrazioni pubbliche o private che abbiano avviato procedure di questo tipo possono fare riferimento a tale circolare solo come testo di orientamento.

Una recente nota ministeriale che vieta l'utilizzo dei cosiddetti semafori intelligenti ricorda che *se l'obiettivo è quello del governo della velocità, all'interno dei centri abitati possono essere operati gli interventi infrastrutturali previsti dalle circolari suddette.*

La circolare n. 3699 del 2001 del Ministero dei Lavori Pubblici

Verrà analizzata di seguito la seconda parte della circolare, inerente all'analisi preventiva della sicurezza per le strade. È infatti noto come siano proprio le strade già esistenti quelle potenzialmente critiche.

La circolare sottolinea la necessità dell'analisi ciclica della sicurezza sulle strade in esercizio. La rete stradale attuale è stata pensata e costruita nel passato, spesso su tracciati storici risalenti anche a migliaia di anni fa, lungo i quali si sono nel tempo addensate le attività più disparate e progettati secondo esigenze diverse da quelle odierne. I criteri del disegno originario non sempre si adattano a flussi, velocità e dimensioni dei veicoli attuali, essendo anche rispondenti a normative obsolete. Oggi di conseguenza, risulta inderogabile affrontare il problema dell'insicurezza di queste strade.

La carenza di risorse finanziarie degli enti preposti alla manutenzione ha poi fatto sì che, in parallelo alla spropositata crescita dei flussi, la

manutenzione non potesse essere sempre puntuale, aggravando la situazione.

Per individuare l'esistenza di questi numerosi fattori di pericolo accumulatisi nel tempo sulle nostre strade, siano essi tecnici, geometrici o funzionali, esistono diverse tecniche tra loro complementari e facenti parte di una strategia globale di gestione della sicurezza stradale. Tali tecniche sono particolarmente utili: hanno un elevato rapporto costi/benefici e spesso sono interventi che non necessitano di grandi quantità di denaro. L'analisi di sicurezza ciclica della rete stradale è una di queste, assieme all'analisi dei punti neri, dei flussi e delle velocità.

Essa permette di individuare e di correggere la localizzazione ed il modo di correggere le *situazioni puntuali* (anche se non abbiano ancora dato luogo a significative concentrazioni di incidenti), come pure di intervenire su quei fattori che sono invece diffusi o insiti nell'itinerario.

Parte delle check-list tratte dalla normativa

STRADE ESISTENTI - Lista di controllo 7 - Aspetti generali	
Traffico	
1	Le soluzioni progettuali adottate (numero e larghezza delle corsie, larghezza delle banchine, geometria delle intersezioni/croci, ecc.) sono adeguate al volume e al tipo di traffico?
2	Si hanno rilevati volumi di traffico per qualche classe di utenti diversi dalle autovetture che richiedono soluzioni e attrezzature particolari?
Piazzole	
3	Le piazzole per la sosta di emergenza sono previste in numero sufficiente, con adeguato spazio e in posizione non pericolosa?
Condizioni ambientali	
4	La strada si prevede che potrà essere soggetta a nebbia?
5	Si prevedono particolari condizioni del traffico di notte in presenza di rettilinei?
6	La strada si prevede che potrà essere soggetta a vento forte? Gli utenti sono opportunamente avvertiti?
7	La strada si prevede che potrà essere soggetta a ghiaccio nella stagione invernale? Gli utenti sono opportunamente avvertiti?
8	La strada si prevede che potrà essere soggetta a neve nella stagione invernale? Gli utenti sono opportunamente avvertiti?
9	La strada potrebbe risultare particolarmente scivolosa in caso di pioggia? Gli utenti sono opportunamente avvertiti?
10	La strada potrebbe essere soggetta inasprimenti ad allagamenti? Gli utenti sono opportunamente avvertiti?
Passaggio circostante	
11	La distanza di visibilità potrebbe risultare in qualche caso compromessa dalla presenza della vegetazione?
12	Potrebbero verificarsi problemi connessi ad una crescita particolare della vegetazione in qualche stagione dell'anno?
Servizi	
13	L'efficienza delle reti di servizi nei casi critici è sufficiente per non essere interferenze con il traffico?
Dispositivi di sicurezza (SOS, antincendio, ecc.)	
14	Sono presenti necessari dispositivi per la chiamata di emergenza (centraline SOS, ecc.)?
15	Sono presenti sufficienti provvedimenti di sicurezza antincendio adottati in galleria?
16	Sono presenti necessari dispositivi di sicurezza negli atti presenza di rettilinei (segnalazioni, luminose, bande luminose, ecc.)?
Veicoli di manutenzione e di emergenza	
17	Sono presenti in numero sufficiente gli accessi per i veicoli di emergenza?
18	Sono presenti in numero sufficiente accessi e spazi per la manovra e la sosta dei veicoli adatti alla manutenzione?
Abbigliamento notturno	
19	Gli utenti che percorrono la strada possono essere previsti di abbigliamento notturno causato dalla presenza del flusso di veicoli che lo percorrono in direzione opposta e dalla presenza di altri flussi?
Accessi	
20	Le caratteristiche degli accessi a strada?
21	È sufficiente la visibilità in corrispondenza degli accessi?
22	Per la presenza degli accessi (tracce ingrossate) sono i fenomeni di circolazione potenzialmente pericolosi?
Sviluppi edificati	
23	La presenza della strada è influenzata dai semafori e dall'urbanizzazione delle strade adiacenti?
24	Di cosa consistono l'urbanizzazione e le esigenze commerciali che potrebbero alterare i condati?