



104

E' indubbio che in fatto di Sicurezza Stradale, esiste una responsabilità soggettiva dell'utente della strada come pure una responsabilità oggettiva di chi è proprietario dell'infrastruttura che ne custodisce e ne garantisce la sicurezza, perciò è auspicabile giungere a delle procedure capaci, in caso di incidente, di fotografare la reale situazione ambientale ed il contesto nel quale è avvenuto l'incidente, prendendo in esame il tratto antecedente (almeno 500 metri prima) il momento dell'impatto.

INDAGINI E DELITTO OMISSIVO

Una procedura che oltre a codificare un protocollo di modalità di rilievo delle dinamiche dell'impatto, come avviene nei luoghi di lavoro quando intervengono le autorità a seguito di un incidente, metta in essere tutta una serie di indagini volte ad accertare inadempienze e difformità presenti in relazione agli standard minimi di sicurezza (Segnaletica difforme o assente, carenze strutturali, manto stradale consunto o inadeguato, illuminazione carente o peggio ancora assente, ecc...) e preveda d'ufficio in maniera automatica, per l'ente gestore della strada, una tempistica certa per l'adeguamento in termini di sicurezza, pena la chiusura della strada o la comminazione di adeguate sanzioni amministrative.

Essendo già passati 12 anni dal varo del Nuovo Codice della Strada è il momento che i cittadini e le Associazioni segnalino i punti critici al gestore di una strada perchè, qualora non intervenga, si attivi il DELITTO OMISSIVO in caso di nuovo incidente con morti e feriti.

E' necessaria una legge che, come avviene in materia di Sicurezza nei Luoghi di lavoro, imponga ai gestori precise scadenze temporali di manutenzione delle infrastrutture, con obbligo della pubblicazione del calendario di manutenzione programmata ed individuati percorsi certi e figure professionali competenti per la verifica periodica della messa a norma dei tratti di competenza.

E' indispensabile che si passi da una progettazione attenta al risparmio ad una progettazione che privilegi la

qualità rispetto al prezzo nelle dotazioni tecniche e logistiche della sicurezza stradale (esempio: l'asfalto drenante che da solo eliminerebbe moltissimi incidenti).

ANALOGAMENTE ALLA MESSA IN SICUREZZA DEI VEICOLI CON I BOLLINI DI REVISIONE E' IL MOMENTO CHE ANCHE TALE VERIFICA ED ATTESTAZIONE DI CONFORMITA' VI SIA PER LE STRADE

Sia nel quadro della normativa europea e subito a livello italiano, il nostro Governo si deve attivare per l'istituzione di un "Bollino" (attestato rilasciato da parte di un ente certificatore sovranazionale) per la "certificazione delle infrastrutture e delle dotazioni tecniche e logistiche della sicurezza stradale". Un bollino da inquadrare in un percorso di revisione periodica (triennale) che preveda, per i casi più gravi e conclamati, la chiusura del tratto stradale non conforme fino alla sua messa in sicurezza.

SERVE UNA LEGGE CAPACE DI INDIRIZZARE IL CONCETTO DI "ARCHITETTURA" VERSO IL CONCETTO DI "SICUREZZA"

I tecnici, oggi, troppo spesso, non elaborano progetti adeguati, specialmente in ordine alla correzione del possibile errore dell'utente della strada.

Per questo occorre rivedere i requisiti minimi di progettazione delle nostre strade, alzandone gli standard, per favorire la progettazione e la realizzazione di infrastrutture in favore delle disabilità, estendendo il termine a tutti, perchè quando percorriamo una strada sulla quale insistono evidenti carenze come: segnaletica insufficiente, illuminazione inadeguata, fondo stradale sconnesso ecc... , siamo tutti vittime delle inadeguatezze strutturali e perciò veniamo tutti colpiti da disabilità, diventando automaticamente ed inconsapevolmente delle potenziali vittime, non tanto del possibile errore umano, quanto delle pesanti negligenze e responsabilità di coloro che sono chiamati a garantire la sicurezza dei cittadini.

