

Aiit risponde

a cura di Ignazio Morici e Luciano Cera

La rubrica offre suggerimenti e risposte a problemi specifici che si presentano nell'attività di progettazione. I quesiti si possono inviare tramite e-mail, all'indirizzo i.morici@mclink.it, o tramite fax, al numero 06.70301942

TROPPI GLI ESCAMOTAGE DI DUBBIA EFFICACIA

Zebrature su fondo colorato, dossi e variazioni altimetriche: sono queste alcune delle ultime "novità" che vengono proposte per favorire e mettere in sicurezza le utenze deboli, nonostante questi dispositivi non siano previsti nel Codice della Strada.

La presente nota prende spunto da numerose lettere ricevute e, più in generale, dalla constatazione di quanto si stiano diffondendo in Italia questi escamotage per cercare di avviare un dibattito fra gli operatori di settore sull'opportunità o meno di proporre tali dispositivi in modo da stabilirne l'efficacia rispetto all'obiettivo dichiarato: quello della protezione delle utenze deboli.

ZEBBRATURE SU FONDO COLORATO

Si assiste ad una diffusione di attraversamenti pedonali con fondi di diversa colorazione del manto di asfalto.

Anche se i più diffusi sono quelli con fondo rosso (foto 1), non sono rari quelli con fondo azzurro (foto 2), ma sicuramente pittoresca è la soluzione ad "arcobaleno" adottata dal Comune di Firenze (foto 3).

In tutti i casi (fondo rosso o azzurro) la motivazione addotta è che il fondo colorato rende più visibili e sicuri gli attraversamenti pedonali; ma questa considerazione risponde al vero?

Noi non ci sentiamo di avallarla per diversi motivi:

- il maggior rapporto visivo di contrasto è ottenuto dalla vernice bianca delle strisce pedonali su fondo scuro, e nessun altro colore (rosso, azzurro ecc.) può darne uno migliore;
- il fondo rosso, che apparente-

mente può richiamare l'attenzione dell'automobilista per la sensazione di pericolo che può creare, di fatto perde il suo effetto di notte e comunque dopo poco tempo, peg-

locità [art. 179 del D.P.R. 16/12/1992] su strade con limite di velocità di 50 km/h e che presentano le seguenti caratteristiche:

soccorso o di pronto intervento. Le dimensioni dei dossi sono disciplinate dal comma 6 in funzione della velocità consentita (30 km/h, 40 km/h, 50 km/h).



giorando notevolmente il contrasto visivo (foto 4);

- il pericolo maggiore può derivare dal mancato rispetto delle caratteristiche di antiscivolosità e di durata del materiale utilizzato per colorare il fondo, in genere normale vernice per segnaletica;
- per evitare la scivolosità è necessario fare ricorso per il fondo a materiali rugosi, con costi elevati;
- la Francia, paese dove sono nati questi tipi di attraversamento, pare che li stia vietando; sarebbe interessante conoscerne il motivo.

DOSSI E VARIAZIONI ALTIMETRICHE

Il Codice della Strada consente l'utilizzo dei dossi o rallentatori di ve-



- strade di tipo residenziale, parchi pubblici e privati ecc.;
- strade che non costituiscono itinerari preferenziali dei veicoli normalmente impiegati per servizi di

I dossi però non piacciono e la fantasia di qualche tecnico/amministratore ha inventato, in alternativa ai dispositivi di Codice, le cosiddette "variazioni altimetriche".

Con questo dicitura si intendono variazioni della livelletta stradale, in generale in corrispondenza di attraversamenti pedonali, per evitare al pedone di scendere dal marciapiede ed attraversare la strada in quota (**foto 5 e 6**).

Costruttivamente si presentano come una parte orizzontale (generalmente per ospitare l'attraversamento pedonale) a quota variabile a seconda dei casi da 7 a 20 cm, raccordata con rampe di lunghezza variabile intorno a 1-1,5 metri.

Poniamo due domande :

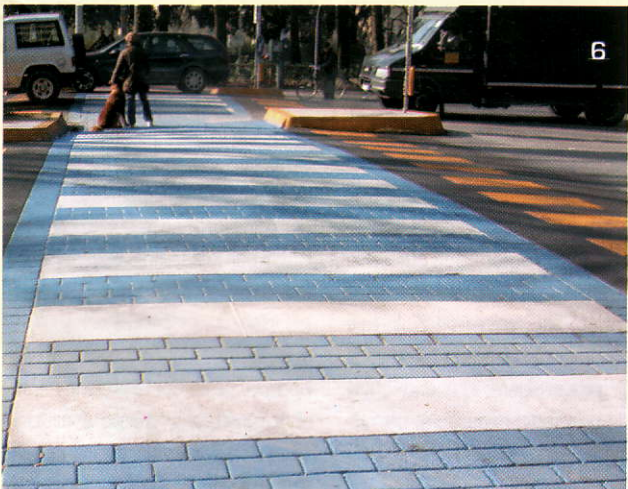
- Queste fantasiose "variazioni altimetriche" sono regolamentari?
- E sono davvero utili per rallentare la marcia e migliorare la visibilità del pedone?

Per rispondere affermativamente alla prima domanda dobbiamo accertare: da un lato il rispetto del DM 5/11/2001 Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade per quanto riguarda le modalità di costruzione (rispetto delle pendenze longitudinali, dei raggi di curvatura ecc.), dall'altro il rispetto delle norme del Codice della Strada

principio della uniformità del materiale avendo il progettista realizzato l'attraversamento pedonale in betonelle. Dalla **foto 6** relativa alla città di S. Benedetto del Tronto sembrerebbe che il progettista abbia voluto abbassare la quota dell'attraversamento pedonale (forse per rientrare nell'altezza massima prevista dal Codice di 7 cm) realizzando il raccordo sulla banchina. A nostro giudizio sia in un caso che nell'altro ci sono aspetti costruttivi che lasciano qualche dubbio.

In merito alla seconda domanda, in considerazione che entrambi gli esempi riportati sono realizzati in ambito urbano e quindi la velocità massima ammissibile è di 50 km/h, difficilmente possono funzionare da rallentatori.

Va però evidenziato che questi "dispositivi" prevedendo il proseguimento della pavimentazione del marciapiede sulla sede stradale, tendono a far sottovalutare il pericolo al pedone, specie se con ridotte capacità percettive (bambino, anziano), che mantiene lo stesso comportamento che aveva sul marciapiede.



per quanto attiene alla uniformità del materiale costruttivo ed al rispetto dell'aderenza.

Dalla **foto 5** relativa alla città di Firenze non sembra rispettato il

Anche questo comportamento potrebbe essere all'origine dell'aumento degli incidenti che vedono coinvolti pedoni in attraversamento della sede stradale.

Attività Aiit