

Dossi e attraversamenti pedonali rialzati

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2020</div> <div id = "day">03</div><div id = "month">Marzo</div></div>

Chiunque circoli su strada avrà certamente notato il **diffondersi dell'installazione di dossi** rallentatori ed attraversamenti pedonali sopraelevati di varie dimensioni, altezze e colori.



Vengono notati quando conduttore e trasportati sobbalzano per l'effetto di buona parte di questa segnaletica stradale. Dopo una prima imprecazione, il primo pensiero è la speranza di non aver fatto **danni al mezzo**, per qualche metro si pensa ai motivi che portano all'installazione di segnaletica così scomoda e poi si passa oltre. Fino allo scossone successivo.

Può essere opportuno fare un punto della situazione per quanto riguarda la **normativa del codice** della strada relativa all'installazione di dossi ed attraversamenti pedonali sopraelevati, riflettendo sulle conseguenze possono derivare dall'installazione di manufatti che non rispettino la normativa del codice della strada.

Dossi e attraversamenti pedonali rialzati

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2020</div> <div id = "day">03</div><div id = "month">Marzo</div></div>

Il dosso, per come stabilisce l'articolo 179 del D.Lgs. n.495 del 1992, regolamento di esecuzione del codice della strada, deve essere largo 60, 90 o 120 cm se installato su strade residenziali con limiti di velocità di 50, 40 e 30 Km/h, l'altezza deve essere rispettivamente di 3, 5 e 7 cm dal piano stradale.

La realizzazione di attraversamenti rialzati non trova, invece, una espressa disciplina normativa nel codice della strada e nel relativo regolamento: la normativa attuale, non li impone né li impedisce ma limita solamente l'**utilizzo di colori di fondo**. Non possono tuttavia essere qualificati come dossi in quanto vengono installati con geometria di realizzazione diversa.

Questi attraversamenti pedonali vengono talvolta definiti dalla prassi amministrativa come "**rialzo del piano viabile** con rampe di raccordo in corrispondenza di aree da proteggere dalle elevate velocità" dei motoveicoli.

Appare opportuno evidenziare che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con circolare nr. 2867/2001, ha specificato che la responsabilità in caso di inconvenienti e/o danneggiamenti di veicoli è ascrivibile all'ente proprietario della strada.

La pendenza massima degli attraversamenti pedonali rialzati, secondo logica, non potrà essere più elevata di quelle consentite con per i dossi rallentatori, ovvero per gli unici ostacoli che il codice della strada espressamente consente di installare nella carreggiata stradale. Sono da intendersi, pertanto, come modalità di realizzazione della strada da **adeguare al limite di velocità**. Appare logico sostenere, nel silenzio della normativa circa l'altezza massima o minima delle rampe degli attraversamenti pedonali rialzati, che queste devono essere proporzionate all'altezza dell'attraversamento pedonale.

Se ne può pertanto ricavare che l'installazione di attraversamenti pedonali sopraelevati, specie se collocati all'altezza del marciapiede, deve essere di svariati metri, **realizzata con adeguate rampe** e, specie se li si realizza al livello del marciapiede, comporta necessariamente la modifica di un buon tratto di manto stradale.

Dossi e attraversamenti pedonali rialzati

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2020</div> <div id = "day">03</div><div id = "month">Marzo</div></div>

L'installazione di dossi rallentatori non conformi alle specifiche di legge o di attraversamenti pedonali rialzati, in caso di sinistri occorsi in loro prossimità, finisce con l'imporre necessarie valutazioni circa **la responsabilità dell'Ente proprietario della strada** e dei soggetti incaricati per la realizzazione di questa particolare segnaletica tridimensionale.

In caso di eventi che causino la morte o danni alle persone potrà anche valutarsi la presenza di responsabilità di carattere penale.

Un confronto fra regolarità delle fasi progettuale, autorizzativa e la concreta realizzazione è infatti indispensabile per poter procedere correttamente con le **richieste di risarcimento danni**

Per il luogo del sinistro, anche in assenza del coinvolgimento di più veicoli, è pertanto opportuno procedere con formale accesso agli atti amministrativi o con l'effettuazione di vere e proprie indagini difensive a mezzo di un legale di fiducia, per la raccolta dei materiali che possono essere utili alla corretta imputazione per richiedere il pagamento dei danni e l'accertamento delle responsabilità.

Articolo di Davide Calvi tratto dal TN 1/2020 anno XXII

© TN Trasportonotizie - Riproduzione riservata



Venerdì 21 febbraio 2020 si terrà l'**inaugurazione** del viadotto "Madonna del Monte" sulla A6 Torino-Savona, con conseguente riapertura al traffico il giorno seguente.

A tre mesi dal crollo

parziale, verificatosi il 24 novembre 2019 per via di una frana causata dal maltempo e dalla successiva riapertura alla circolazione con doppio senso di marcia sulla carreggiata "superstite", l'autostrada che collega Liguria e Piemonte tornerà percorribile in entrambe le direzioni con quasi due settimane di anticipo sul termine dei lavori previsto.

"Accogliamo con favore questa buona notizia, che rappresenta un ulteriore esempio di intervento puntuale e risolutivo per il **ripristino della viabilità**" afferma Secondo Sandiano, Presidente di Assotrasporti e Vicepresidente vicario di Eumove, auspicando che si possa procedere con questa celerità anche per gli altri lavori previsti sulla rete italiana, ad esempio come nel caso del **viadotto**

Cerrano sulla A14

Riaperto a inizio mese, seppur con talune limitazioni, nella notte di oggi lunedì 17 e di martedì 18 febbraio 2020 il tratto compreso tra Atri Pineto e Pescara nord che comprende il viadotto Cerrano verrà **completamente chiuso al traffico** in direzione nord dalle 22:00 alle 6:00 per consentire le **attività di verifica** sulle cerniere del viadotto. Nelle notti seguenti, di mercoledì 19 e giovedì 20 febbraio 2020, sarà chiuso il tratto tra Pescara nord e Atri Pineto in direzione sud dalle 22:00 alle 6:00.

Buone notizie anche dal fronte Anas per la **SS 20 del Colle di Tenda** in Piemonte, per la quale è prevista a breve la ripresa dei lavori per il **raddoppio del tunnel**

che mette in comunicazione la provincia di Cuneo e la Francia, **dopo quasi tre anni di fermo del cantiere**

. Il colle rappresenta un importante collegamento tra Piemonte e Liguria, attualmente penalizzato dall'esistenza di una sola galleria percorribile a senso alternato di marcia e dai divieti di transito per i veicoli pesanti italiani.

Nonostante il plauso per il completamento di un'opera e l'avvio dei lavori di altri cantieri, non bisogna dimenticarsi dell'**emergenza in corso** che interessa ponti, strade, gallerie e ferrovie del resto d'Italia.

"L'attenzione sullo stato di salute delle infrastrutture italiane deve restare alta" continua Sandiano. "La situazione è ancora molto delicata, **non si è ancora fatto abbastanza** per garantire la sicurezza di chi viaggia su strade e ferrovie".

Se l'Ansfisa, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali, non è ancora pienamente operativa, viene da chiedersi **chi si stia occupando di verificare l'integrità delle infrastrutture** per garantire gli standard minimi di sicurezza.

Per cercare di rispondere a queste domande **Assotrasporti sta richiedendo alla Prefetture**

italiane

di conoscere la situazione nel loro

territorio di competenza.

In seguito alla lettera inviata al Governo il 17 gennaio scorso, contenente la **richiesta di emanazione dello stato di emergenza**

per far fronte alla precarietà del sistema viario e ferroviario italiano, Assotrasporti ed Eumove, rappresentante da Secondo Sandiano, hanno raccolto il sostegno di altre associazioni.

Pertanto, insieme a Berlino Tazza, Presidente di Confederazione delle imprese e dei professionisti Sistema Impresa, Alfonso Riva, Presidente di FAI Federazione Autonoleggiatori Italiani Trasporto Persone, Tommaso Cerciello, Presidente di Confederazione Nazionale Piccole e Medie Imprese, Giovanni Cicero, Presidente di Valore Impresa, Alessandro Franco, direttore di Federterziario Genova e Renzo Erbisti, Presidente di Azione nel Trasporto Italiano e CTLE Confederazione del Trasporto e della Logistica in Europa, si ribadisce l

'invito rivolto a tutti

i cittadini, politici, associazioni, enti e imprese a partecipare attivamente alla campagna "Salva Vite" e dare il proprio contributo per trovare una soluzione efficace a questa grave emergenza:

iscrivetevi al nuovo gruppo Facebook

“

[Stato emergenza strade e ferrovie per prevenire crolli e morti](#)

” per dare i vostri suggerimenti e inviare segnalazioni.

Non dimenticate di seguire gli sviluppi della proposta [sulla pagina dedicata](#) , sui social, [Facebook](#)

e

[Twitter](#)

, e sulle riviste

[TN TrasportoNotizie](#)

e

[GM GenteinMovimento](#)

.