

NORMATIVE INTERNAZIONALI E NAZIONALI CIRCA LA SICUREZZA DELLE STRADE

Salvatore Leonardi*

** Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale dell'Università degli Studi di Catania*

SOMMARIO

L'autore della presente relazione, in qualità di chairman del Convegno organizzato in Luglio dall'IIR Istituto Internazionale di Ricerca dal titolo "Strumenti e soluzioni a confronto per la manutenzione e la sicurezza delle strade", ha aperto i lavori del Convegno presentando un proprio contributo sul tema "Normative internazionali e nazionali circa la sicurezza delle strade".

Nello specifico, sono stati illustrati gli aspetti peculiari dei seguenti riferimenti normativi:

- Circolare LL.PP. n. 3699 sulle analisi di sicurezza delle strade;
- Norma tecnica ISO 39001, "Road traffic safety (RTS) management systems - Requirements with guidance for use";
- Legge N.120 del 29.07.2010 (Codice della Strada).

LA CIRCOLARE LL.PP. N.3699 - 8/06/2001

In Italia, gli indirizzi operativi per le cosiddette Road Safety Analysis sono esplicitati nella Circolare del Ministero dei Lavori Pubblici n. 3699 dell'8 Giugno 2001, recante le "Linee guida per le analisi di sicurezza delle strade". Queste linee guida definiscono in maniera organica gli obiettivi, i vantaggi, le procedure di effettuazione sia nel caso di progetto che nel caso di strade in esercizio, i ruoli e le competenze dei diversi attori del procedimento.

Il motivo per cui, a distanza di dieci anni dalla sua redazione, si è ritenuto utile citare i contenuti della Circolare n. 3699, è legato al fatto che la recente *Attuazione della Direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture - GU n. 81 del 8-4-2011* (entrata in vigore: 23/04/2011) prevede per i progetti delle infrastrutture stradali la procedura di Road Safety Audit e, per la gestione delle strade, la metodologia di Road Safety Inspection.

La suddetta Direttiva si applica alle strade che fanno parte della rete stradale transeuropea, siano esse in fase di pianificazione, progettazione, costruzione o già aperte al traffico e, a decorrere dal 1° gennaio 2016, anche alle strade appartenenti alla rete di interesse nazionale, individuata dal D.L. 29/10/1999, n. 461 e successive modificazioni, non comprese nella rete transeuropea.

Le procedure di Safety Audit e di Safety Inspection, indicate nella Direttiva Europea 2008/96/CE non rappresentano dunque un fatto nuovo per l'Italia e, anche se è prevista l'emanazione di decreti attuativi tramite i quali saranno riformulate le linee guida per le analisi di sicurezza stradali, resta comunque valido il fatto che, nel nostro Paese, risulta già ampiamente consolidato l'approccio tecnico-metodologico che sta alla base delle procedure di Road Safety Analysis.

Le figure coinvolte nei procedimenti di Road Safety Analysis sono:

- Il Committente, che cura la scelta del progettista e del gruppo di analisi e può identificarsi con l'Ente proprietario della strada o con l'Ente gestore.
- Il Progettista, che ha il compito di fornire al gruppo di analisi tutte le informazioni e le giustificazioni sulle scelte progettuali eseguite in relazione al problema della sicurezza. È

quasi superfluo sottolineare come tale figura professionale entri in gioco solo nel processo di audit.

- Il Gruppo di analisi, formato da almeno due persone e nominato dal Committente, avente competenze multidisciplinari ed esperienza nella progettazione stradale, nelle analisi di incidentalità, nell'ingegneria del traffico e, in generale, nel campo della sicurezza stradale.

Al fine di valutare la congruenza con gli obiettivi di sicurezza, la Circolare n. 3699 propone l'utilizzo delle liste di controllo come ausilio per individuare e riconoscere gli eventuali problemi che insorgono ai diversi livelli di progettazione o per le strade in esercizio.

Tali liste non sono da ritenersi esaustive, né possono sostituirsi all'esperienza e alla competenza necessarie per effettuare un verifica; tuttavia, esse rappresentano il punto di partenza per sviluppare il giudizio globale sul progetto o sull'infrastruttura oggetto di ispezione e formulare, così, le eventuali raccomandazioni per le situazioni di rischio potenziale rilevate.

I temi considerati nelle check list riguardano:

- aspetti generali;
- geometria;
- intersezioni a raso;
- intersezioni a livelli sfalsati;
- segnaletica e illuminazione;
- margini;
- pavimentazioni;
- utenze deboli;
- parcheggi e sosta;
- interventi di moderazione del traffico.

La Norma tecnica ISO 39001, "Road traffic safety (RTS) management systems - Requirements with guidance for use"

Entro il 2012, l'International Organisation for Standardization emanerà la Norma tecnica ISO 39001 "Road traffic safety management systems - Requirements with guidance for use" che servirà da supporto a tutte le organizzazioni coinvolte a vario titolo nelle questioni riguardanti la sicurezza stradale, per sviluppare uno standard per la strutturazione dei sistemi di gestione della sicurezza stradale. Questo nuovo standard si rivolgerà agli Enti che intendono eliminare decessi e lesioni gravi causati da incidenti stradali.

Il Road Traffic Safety (RTS) Management System sarà applicabile, su base volontaria, dagli enti pubblici e privati che interagiscono con la sicurezza del traffico stradale attraverso una delle seguenti attività:

- trasporto di persone e merci;
- gestione di poli che generano domanda di trasporto (aeroporti, ipermercati, fabbriche, etc.);
- lavori stradali;
- forze dell'ordine;
- progettazione, costruzione, gestione e manutenzione di strade;
- produzione, manutenzione e controllo di veicoli;
- assistenza medica di emergenza.

Quando la ISO 39001 verrà approvata, ogni Ente/Organizzazione, basandosi sull'approccio tipico dei sistemi di gestione, potrà:

- includere le politiche della sicurezza stradale all'interno di quelle già presenti e consolidate;
- ridurre e tentare di eliminare i morti ed i feriti gravi a seguito di incidenti stradali;
- favorire lo sviluppo di sistemi di trasporto maggiormente in grado di "assorbire" le conseguenze derivanti dall'errore umano;

- mettere in atto varie strategie per prevenire gli incidenti e per attenuarne le conseguenze;
- mettere a comune con i diversi attori del sistema dei trasporti su strada l'etica della "responsabilità condivisa" relativamente alle questioni di sicurezza stradale.

I RTS Management Systems, in definitiva, dovranno:

- Stabilire una politica di gestione basata sugli aspetti significativi per la sicurezza su strada dei lavoratori e sull'impegno al miglioramento continuo ed alla conformità alla legislazione.
- Fissare obiettivi appropriati, valutabili, raggiungibili e congruenti con gli impegni definiti nella politica.
- Definire l'assetto organizzativo, le responsabilità e gli obblighi del personale con compiti di gestione, esecuzione e sorveglianza di attività che possono influire sulla sicurezza dei lavoratori.
- Identificare tutti i pericoli e valutare i relativi rischi per i lavoratori facenti capo all'Ente/Organizzazione. Occorrerà, dunque, definire tre liste: lista dei fattori di esposizione al rischio sui quali l'Ente può avere un'influenza diretta (ad es., volumi di traffico, chilometri percorsi, etc.); lista dei fattori intermedi di stima della sicurezza sui quali quelli l'Ente non può direttamente influire (ad es., elementi geometrici stradali, velocità di marcia, etc.); lista dei fattori di stima finale della sicurezza (numero di morti e di feriti gravi);
- Individuare i soggetti potenzialmente esposti al rischio di incidente stradale (ad es., lavoratori autonomi, dipendenti di soggetti terzi, visitatori occasionali, etc.).
- Garantire la formazione del personale, attraverso appropriati corsi di istruzione e formazione.
- Sensibilizzare sui temi della sicurezza stradale i dipendenti, i fornitori e gli appaltatori.
- Attuare adeguate attività di monitoraggio, verifica ed ispezione, per assicurarsi che il sistema funzioni (audit interni) e avviare le opportune azioni correttive e preventive in funzione degli esiti del monitoraggio.
- Effettuare un periodico riesame per valutare l'efficacia e l'efficienza del sistema nel raggiungere gli obiettivi fissati dalla politica nonché per valutarne l'adeguatezza rispetto sia alla specifica realtà aziendale che ai cambiamenti interni/esterni.

In definitiva, la ISO 39001 si prospetta come uno strumento fondamentale per migliorare la sicurezza stradale attraverso procedure generalizzate e requisiti per ogni tipo di organizzazione che intende sviluppare il proprio sistema di gestione della RTS. Si tratterà di una vera e propria svolta nella storia della sicurezza stradale che consentirà a parecchie organizzazioni di rendere sicure le proprie attività nel sistema dei trasporti su strada.

La Legge N.120 del 29.07.2010 - Codice della Strada

Questa legge contiene disposizioni in materia di sicurezza stradale, che hanno portato alla modifica di circa 80 articoli del Codice della Strada. Le principali novità possono essere inquadrate in 6 categorie:

1. Modifiche di tipo giuridico
2. Aspetti comportamentali
3. Acquisizione, sospensione, revoca dei documenti di guida
4. Azioni da parte dell'Ente gestore/proprietario della strada
5. Nuove tecnologie e dispositivi innovativi
6. Educazione stradale

Di seguito vengono evidenziati quelli che, a giudizio dello scrivente, sono gli aspetti del CdS che meritano maggiore attenzione:

- È stato introdotto il principio della personalità della targa di immatricolazione dei veicoli; ciò determinerà il perdurare della targa al succedersi dei singoli veicoli di cui un soggetto

risulti nel tempo intestatario. La targa non sarà più restituita all'organo competente all'atto di cessazione della circolazione del veicolo a cui risultava abbinata.

- Vengono determinati in maniera analitica le finalità e l'utilizzo del 50% dei proventi spettanti a Regioni, Province e Comuni a seguito degli introiti scaturenti dalle sanzioni alle norme del CdS. In particolare: una misura non inferiore a un quarto della quota potrà destinarsi a interventi di sostituzione e messa a norma della segnaletica; una misura non inferiore a un quarto della quota potrà impiegarsi per potenziare le attività di controllo e di accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale, anche attraverso l'acquisto di automezzi e attrezzature di polizia; una porzione di quota si potrà destinare ad altre finalità connesse al miglioramento della sicurezza stradale (manutenzione stradale, ammodernamento delle barriere di sicurezza, tutela delle utenze deboli, progetti di potenziamento dei servizi di controllo per la sicurezza urbana e quella stradale, etc.).
- È stato integralmente riformulato ed inasprito l'impianto sanzionatorio connesso alla gravità del mancato rispetto dei limiti legali in materia di durata della guida e del riposo dei conducenti professionali.
- Nelle aree di servizio autostradali è vietata la vendita di superalcolici dalle 22 alle 6 e quella degli alcolici dalle 2 alle 7. Il divieto di vendita di alcolici e superalcolici vale anche per i locali notturni dalle ore 3 alle ore 6, con l'obbligo all'uscita di un apparecchio elettronico per la rilevazione volontaria del tasso alcolemico e tabelle illustrative dei danni da alcol. I concessionari demaniali di spiagge possono somministrare alcolici dalle 17 alle 20, dietro apposita autorizzazione.
- È stato eliminato il riferimento al "dare precedenza" ai pedoni che transitano sulle strisce pedonali, e sostituito con l'imperativo "fermarsi" a carico del conducente, facendo venir meno qualsiasi tipo di discrezionalità. L'obbligo di "dare precedenza" ai pedoni è stato trasferito alla situazione comportamentale che vede i pedoni accingersi ad attraversare, cioè nel momento immediatamente precedente l'effettiva azione di attraversamento.
- È prevista l'impossibilità del conseguimento del documento di guida (patente, certificato per la guida di motocicli e ciclomotori) per quanti hanno contravvenuto alla normativa sugli stupefacenti o per chi è sottoposto, per effetto della stessa normativa, a qualche provvedimento a tutela della sicurezza pubblica.
- Ai minori, titolari di patente A, che abbiano compiuto 17 anni è consentita la guida degli autoveicoli purché siano affiancati da un titolare di patente B da almeno 10 anni e siano in possesso di apposita autorizzazione da parte del Ministero, su istanza del genitore o di chi ne fa le veci.
- Non può più guidare chi ha compiuto gli 80 anni salvo che abbia conseguito uno specifico certificato medico che attesti la persistenza di idonei requisiti fisici e psichici. Per la guida di autobus e mezzi pesanti, il limite è di 60 anni elevabile fino a un massimo di 68, di anno in anno, con uno specifico attestato medico rilasciato dopo visita medica specialistica.
- È stata introdotta, nell'ambito dei corsi per il conseguimento del documento di guida dei ciclomotori, una lezione teorica, della durata di almeno un'ora, volta all'acquisizione di elementari conoscenze sul funzionamento dei ciclomotori in caso di emergenza. Si richiede inoltre una prova pratica di guida, una volta superato l'esame teorico previsto al termine del corso.
- Le autoscuole sono obbligate ad effettuare esercitazioni di guida in autostrada o strada extraurbana e in condizioni di visione notturna.
- Il prefetto può disporre, nei confronti dei titolari di patente di guida, la visita medica anche nei casi di guida in stato di ebbrezza, qualora sorgano dubbi sulla persistenza nei medesimi dei requisiti fisici e psichici prescritti. La revisione della patente viene estesa a tutti coloro che abbiano causato un incidente con lesioni gravi e che, contestualmente,

abbiano violato una norma del CdS per la quale è prevista la sanzione di sospensione della patente.

- La sanzione della sospensione della patente viene sostituita con la più grave “revoca della patente”, a carico di chi sulle carreggiate, sulle rampe o sugli svincoli autostradali inverte il senso di marcia e attraversa lo spartitraffico, nonché percorre parte o tutta la carreggiata nel senso di marcia opposto a quello consentito.
- L’Ente proprietario della strada può prescrivere non solo di montare i sistemi antisdrucchiolevoli per la marcia su neve e ghiaccio ma anche che questi siano allocati a bordo dei veicoli.
- Gli Enti proprietari o concessionari possono elevare il limite massimo di velocità da 130 km/h fino a 150 km/h sulle autostrade a 3 corsie più la corsia di emergenza per ogni senso di marcia dotate di apparecchiature omologate per il calcolo della velocità media di percorrenza su tratti determinati (tutor).
- Per contrastare più efficacemente l’abusivismo nel settore pubblicitario, si prevede che gli organi di polizia stradale possano accedere sul fondo privato ove è collocato il mezzo pubblicitario abusivo, al fine di consentirne la rimozione ad opera dell’Ente proprietario o concessionario della strada.
- Trovano riconoscimento giuridico i tabelloni luminosi rilevatori della velocità in tempo reale dei veicoli in transito, finora utilizzati molto frequentemente sebbene mai legalmente regolamentati.
- È stato introdotto a carico dei conducenti di velocipedi l’obbligo di indossare, fuori dai centri abitati, il giubbotto o le bretelle retroriflettenti da mezz’ora dopo il tramonto del sole a mezz’ora prima del suo sorgere. Analogo obbligo, senza alcun riferimento temporale, è imposto ai ciclisti che circolino all’interno di gallerie.
- È prevista la sperimentazione di dispositivi innovativi quali: la “scatola nera” per i veicoli commerciali, utile anche a ricostruire la dinamica degli incidenti; il “casco protettivo elettronico” per i conducenti e i passeggeri di ciclomotori e motoveicoli.
- Dall’anno scolastico 2011-2012 sarà obbligatoria l’adozione di programmi scolastici sull’educazione stradale nelle scuole di ogni ordine e grado. Tali programmi saranno stilati dai Ministeri competenti di concerto con l’ACI.