CENTRO STUDI

Sicurezza stradale: la responsabilità dell'ente proprietario della strada per l'utilizzo di attraversamenti stradali non conformi nel caso di omicidio stradale

E' ormai prassi diffusa da parte di alcuni Enti proprietari delle strade utilizzare attraversamenti pedonali a fondo rosso, verde, o giallo/nero, o altri colori variegati. Tale prassi sarebbe giustificata, a parere di chi la utilizza, in quanto il codice della strada non specificherebbe quale colore debbano avere gli attraversamenti pedonali. Proprio questa presunta lacuna del codice e del suo regolamento di esecuzione sui colori, hanno permesso di far muovere, nel vuoto normativo, ognuno a suo modo, che, in buona fede o meno, con la scusa di potenziare la visibilità hanno gettato secchiate di vernice ridipingendo le zone di asfalto su cui sono posizionate le strisce. Ma sono davvero più visibili le strisce pedonali colorate? Ma, soprattutto, sono legittime le strisce pedonali colorate?
L'articolo 40, codice della strada, disciplina i segnali orizzontali. I segnali orizzontali, tracciati sulla strada, servono per regolare la circolazione, per guidare gli utenti e per fornire prescrizioni od utili indicazioni per particolari comportamenti da seguire.
Tra i segnali orizzontali, il comma 2, lett. c) ricomprende anche gli attraversamenti pedonali o ciclabili
Nel regolamento di esecuzione c.d.s. sono stabilite norme per le forme, le dimensioni, i colori, i simboli e le caratteristiche dei segnali stradali orizzontali, nonché le loro modalità di applicazione.
Il regolamento di esecuzione c.d.s. disciplina la segnaletica orizzontale agli articoli 137, e segg.
In particolare, l'articolo 137 stabilisce che tutti i segnali orizzontali devono essere realizzati con materiali tali da renderli visibili sia di giorno che di notte anche in presenza di pioggia o con fondo stradale bagnato; nei casi di elevata frequenza di condizioni atmosferiche avverse possono essere utilizzati materiali particolari.
I segnali orizzontali devono essere realizzati con materiali antisdrucciolevoli e non devono sporgere più di 3 mm dal piano della pavimentazione.
Per quanto il comma 4 dell'articolo 137 da ultimo citato disponga che le caratteristiche fotometriche, colorimetriche, di antiscivolosità e di durata dei materiali da usare per i segnali orizzontali, nonché
i metodi di misura di dette caratteristiche, siano stabilite da apposito disciplinare tecnico approvato con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ad oggi tale disciplinare non è stato ancora emanato.
Il regolamento di esecuzione c.d.s. prescrive che i colori dei segnali orizzontali siano i seguenti:
a) bianco,
b) giallo,
c) azzurro,
d) giallo alternato con il nero.
Il loro impiego è specificato per ogni categoria di segnali; possono essere adottati i colori della segnaletica verticale quando i relativi segnali vengono ripetuti sulla pavimentazione.
Nessun altro segnale è consentito sulle carreggiate stradali all'infuori di quelli previsti dalle norme del regolamento di esecuzione.
Per quanto concerne, in particolare, gli attraversamenti pedonali, l'articolo 145, regolamento di esecuzione c.d.s. specifica che essi devono essere evidenziati sulla carreggiata mediante zebrature con strisce bianche parallele alla direzione di marcia dei veicoli, di lunghezza non inferiore a 2,50

m, sulle strade locali e su quelle urbane di quartiere, e a 4 m, sulle altre strade; la larghezza delle strisce e degli intervalli è di 50 cm (Figura II.434).

Figura II 434 Art. 145

ATTRAVERSAMENTI PEDONALI
Strisce bianche parallele all'asse stradale urbano ed extraurbano sulle quali i pedoni sono tenuti ad attraversare e sulle quali godono del diritto di precedenza.

Sulle strade ove è consentita la sosta, per migliorare la visibilità, da parte dei conducenti, nei confronti dei pedoni che si accingono ad impegnare la carreggiata, gli attraversamenti pedonali possono essere preceduti, nel verso di marcia dei veicoli, da una striscia gialla a zig zag, del tipo di quella di cui all'articolo 151, comma 3, regolamento di esecuzione c.d.s., di lunghezza commisurata alla distanza di visibilità. Su tale striscia è vietata la sosta (Figura II.436).

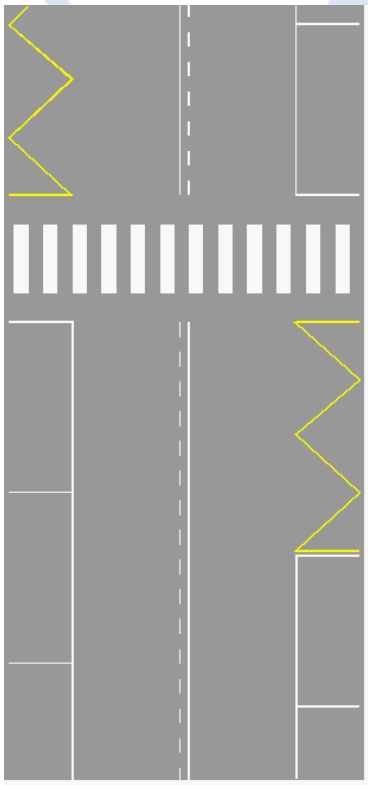

Figura II 436 Art. 145

VISIBILITA' DEGLI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI
Una striscia gialla a zig-zag che precede, nel verso e lato di marcia dei veicoli, un attraversamento pedonale, presegnala ai conducenti la presenza delle strisce zebrate e consente una migliore visibilità reciproca pedone/veicolo ai fini della sicurezza.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la pubblicazione della Direttiva ministeriale n. 777 del 27 aprile 2006, recante "II° Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del codice della strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione" ha provveduto a regolamentare gli attraversamenti pedonali con colorazione diversa da quella stabilita dal codice.
Il Ministero osserva che vi è stato il proliferare di alcune iniziative, pur ispirate dal desiderio di conseguire migliori condizioni di sicurezza stradale, che non incontrano il suo consenso perché a volte risultano invece peggiorative, altre volte non adeguate allo scopo che si vogliono prefiggere, o addirittura in violazione di norme, alludendo alla realizzazione di particolari colorazioni del fondo stradale (rosso, azzurro o verde) in corrispondenza degli attraversamenti pedonali ed ai rialzi della piattaforma stradale in corrispondenza di attraversamenti pedonali o ciclabili o di intersezioni.
In merito alla prima questione, di interesse per il presente approfondimento, il Ministero precisa che non vi sono allo stato norme che impongono una particolare colorazione del manto stradale, per quanto in Italia la quasi totalità delle strade destinate al transito di veicoli a motore hanno pavimentazione in conglomerato bituminoso, come noto di colore particolarmente scuro, tendente al nero, e con caratteristiche superficiali tali da garantire la migliore aderenza delle ruote dei veicoli.
Riguardando la questione sotto l'aspetto squisitamente strutturale, nulla vieta la realizzazione di un manto stradale di colore diverso per evidenziare particolari tratti di strada od evidenziare una specifica destinazione della stessa o di corsie riservate (ad es. intersezioni, aree pedonali, piste ciclabili, ecc…), se la colorazione è eseguita in pasta nel conglomerato, ed è dimostrato che gli eventuali additivi non ne alterano le caratteristiche fisiche e meccaniche, ovvero si ottengano prestazioni comunque paragonabili e durature nel tempo anche in relazione al colore.
Diverso è l'approccio se la colorazione del fondo stradale è localizzata in corrispondenza dell'attraversamento pedonale e realizzata utilizzando vernici. In tal caso si rientra a tutti gli effetti nel campo della segnaletica stradale orizzontale e di conseguenza tale pratica è vietata.
Risulterebbe infatti in contrasto con quanto previsto all'articolo 137 comma 5, regolamento di esecuzione c.d.s., che elenca i colori che si possono impiegare per il segnalamento orizzontale e ne specifica l'impiego.
Le colorazioni di cui trattasi non sono previste e neppure a livello internazionale si ritrovano indicazioni diverse. Anche la più recente norma europea EN 1436, relativa alle prestazioni su strada della segnaletica orizzontale, non fa cenno a colori diversi dal bianco e dal giallo.
Al di la della considerazione appena svolta, che di per se è già sufficiente a chiarire il motivo del diniego alla diffusione di tale pratica, altre motivazioni di natura tecnica si possono formulare per dissuadere dal perseverare chi ha già attuato provvedimenti similari:
- non è disponibile una documentazione che dimostri la efficienza di queste iniziative, né in termini di migliorata sicurezza, né in termini di permanenza nel tempo di adeguate caratteristiche di aderenza del fondo stradale e del colore. Alcune sperimentazioni a suo tempo autorizzate dal Ministero hanno dato esito negativo e sono anche pervenute segnalazioni che confermano i timori già espressi circa le prestazioni di tali soluzioni, specie nei confronti dei veicoli a due ruote;
- l'illusione che l'attraversamento pedonale così realizzato risulti meglio visibile è presto smentita dal tempo e dalla immediata constatazione che utilizzando un qualsiasi colore di fondo diverso dal grigio scuro o dal nero del conglomerato bituminoso si riduce il rapporto di contrasto tra i colori e si riduce quindi anche la visibilità dell'attraversamento. Cosa che peggiora ulteriormente in condizioni di scarsa visibilità, notturne o sotto bagnato.
Gli attraversamenti pedonali non regolati da semaforo sono inoltre individuabili ed indicati con i prescritti segnali verticali (articolo 135, comma 3, regolamento di esecuzione c.d.s., e fig. II.303) per cui non si ravvisa la necessità di ulteriori accorgimenti.
Se proprio si vuole ottenere una migliore evidenza della zebratura meglio il ricorso a materiali di più elevate prestazioni (vedasi in proposito le norme UNI-EN 1423, 1424, 1436, 1824, 1790, 12802), che richiedono anche una minore manutenzione, piuttosto che modificare il colore del fondo che certamente comporta oneri manutentivi superiori oltre ai rischi già paventati, e può

comportare responsabilità per eventuali inconvenienti o danneggiamenti a veicoli o pedoni, che abbiano a verificarsi per effetto di tali iniziative, a carico dell'ente proprietario della strada che le ha autorizzate.
Non è inutile ancora una volta rammentare che gli utenti della strada devono riconoscere e rispettare la segnaletica formalmente prevista dal codice della strada, che deve essere uniforme su tutto il territorio nazionale.
In conclusione si ritiene opportuno mettere in evidenza come gli attraversamenti pedonali colorati, alla luce della loro accertata illegittimità per le considerazioni di cui sopra, si possono definire "una alterazione della segnaletica stradale prescrittiva a tutela dell'utenza debole", in quanto snaturano l'obbligo prescrittivo e creano confusione all'utente della strada nel riconoscerle come segnaletica stradale.
Anche tali situazioni rientrano in modo significativo nei casi di "insidia o trabocchetto", quale figura sintomatica dell'attività colposa della P.A., ricorrente in presenza di due presupposti congiunti: l'elemento oggettivo della non visibilità del pericolo e l'elemento soggettivo della non prevedibilità dello stesso, secondo le regole della comune diligenza.
I requisiti di insidia o trabocchetto, pertanto, sono presupposti stessi del risarcimento, ai sensi degli articoli 2043 e 2051, codice civile, ed elle ipotesi di reato ai sensi degli articoli 589-bis e 590-bis, codice penale, come indici tassativi della responsabilità dell' Ente proprietario della strada.

di Marco Massavelli
Commissario Settore Operativo Polizia Locale Rivoli (TO)

PL
Associazione Professionale
Polizia Locale
Ars Nostra Vis Urbis