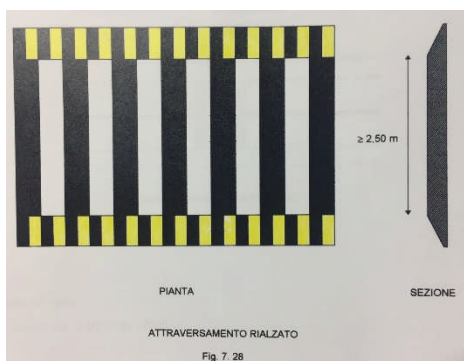


Gli attraversamenti rialzati

Gli attraversamenti rialzati sono un elemento infrastrutturale che facilita il passaggio da un lato all'altro della strada senza affrontare dislivelli e, al contempo, induce una moderazione della velocità dei veicoli.

Una delle prime idee di attraversamento rialzato in Italia, forse la prima, fu sviluppata dall'ing. Enrico Chiarini nella sua tesi di laurea: "Elementi infrastrutturali per la mobilità dell'utente della strada con disabilità visive", discussa in data **09/07/1996**.



Schema estratto dalla tesi di laurea

Durante la collaborazione professionale con il Comune di Brescia per lo sviluppo del PGTU, l'ing. Enrico Chiarini, incaricato di redigere il Regolamento Viario, inserì gli attraversamenti rialzati al punto 21.2.3 del regolamento, in virtù del parere favorevole espresso dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale del Ministero dei Lavori Pubblici in data **21/01/1998**, su richiesta dell'Ufficio Piano Urbano del Traffico del Comune di Brescia.

L'Ispettorato disse che gli attraversamenti rialzati si configurano come una modifica del profilo longitudinale della strada e non possono essere classificati come dossi di rallentamento della velocità, ai sensi dell'art. 179 del REG CDS.

Nel Regolamento Viario del Comune di Brescia furono inserite le caratteristiche per la realizzazione degli attraversamenti rialzati in ambito comunale.



Esempio di attraversamento rialzato

Il MLLPP con la circolare prot. n.3698 del **08/06/2001**, emanò le Linee guida per la redazione dei piani della sicurezza stradale urbana.

Al punto A1.1.2 – Interventi afferenti alla classe di intervento "Ingegneria delle infrastrutture" si citano le principali tipologie di interventi per la mitigazione delle velocità e, fra essi, i limitatori di velocità. Tra questi si citano le aree stradali rialzate o attraversamenti pedonali rialzati:

"Rialzo del piano viabile con rampe di raccordo (con pendenza, in genere, del 10%) in corrispondenza di aree da proteggere da elevate velocità o di attraversamenti pedonali. La

lunghezza interessata dal rialzo supera in genere quella dei normali veicoli (10-12 m), in caso contrario vengono classificati come dossi.”

Tuttavia, con successivo parere n. prot. 2867 del **01/07/2001**, l’Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale del Ministero dei Lavori Pubblici ribadì quanto già dichiarato nel 1998, ovvero che gli attraversamenti rialzati si configurano come una modifica del profilo longitudinale della strada e non possono essere classificati come dossi di rallentamento della velocità, ai sensi dell’art. 179 del REG CDS.

Il **27/04/2006** con prot. n.777, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti emanò la II^a Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del codice della strada in materia di segnaletica e criteri per l’installazione e la manutenzione.

Al punto 5, in merito agli attraversamenti rialzati:

“Per quanto attiene ai rialzamenti della piattaforma stradale, gli stessi sono in genere adottati dagli enti proprietari di strade come dispositivi per rallentare la velocità. In questa utilizzazione possono essere trattati come segnali complementari ai sensi dell’art. 42, comma 2 del Codice della strada, e quindi trovano spazio nel presente disciplinare.

Le opere in questione non devono essere confuse con i dossi di rallentamento della velocità ai sensi dell’art. 179 del Regolamento di esecuzione e di attuazione perchè la loro geometria è in genere diversa da quanto previsto nella norma richiamata.

Le stesse opere si configurano quale modifica del profilo longitudinale delle strade interessate e per esse non ci si può riferire strettamente a norme di segnaletica quanto a motivazioni tecniche, di opportunità o necessità che l’Ente proprietario della strada può e deve valutare.

Tali opere possono essere eseguite, utilizzando materiali idonei, e garantendo comunque la percorribilità. In tal caso l’Ente proprietario si assume la responsabilità per eventuali inconvenienti o danneggiamenti di veicoli che abbiano a verificarsi per effetto delle modifiche, nei confronti degli utenti che circolano nel rispetto delle prescrizioni presenti, che devono essere coerenti con la geometria del rialzo.

La geometria deve garantire le necessarie minime condizioni di scavalco da parte delle normali autovetture, in particolare quelle con carenatura bassa, per cui si consiglia di valutare attentamente l’altezza ovvero la lunghezza delle rampe.”

CONCLUSIONI

Le indicazioni della circolare 3698/2001 in merito agli attraversamenti rialzati non corrispondono agli altri pronunciamenti ufficiali del Ministero competente.

In particolare, gli attraversamenti rialzati non sono mai da qualificare come “dossi rallentatori”.

Sono di competenza esclusiva dell’ente proprietario della strada.

Attualmente non ci sono prescrizioni nazionali sulle caratteristiche dimensionali.

