

Negli ambienti che si occupano di sicurezza stradale molto spesso l'analisi delle cause prevalenti di incidentalità viene ricondotta all'approfondimento di tre componenti: uomo, veicolo e ambiente. All'interno di quest'ultima componente, vengono incluse anche le caratteristiche geometriche e funzionali delle infrastrutture stradali, oggetto di confronto nell'ambito del XVI Convegno Tecnico ACI.

Molte posizioni espresse partono dalla attribuzione di quote percentuali di responsabilità aggregate e riferite, a seconda dei contesti, all'una o all'altra componente, principalmente allo scopo di indirizzare l'attenzione degli "stakeholders" su alcune linee di azione anziché su altre.

Per la verità, l'attuale sistema nazionale di rilevazione e pubblicazione dei dati sugli incidenti stradali non si presta efficacemente a rappresentare le cause di incidente con riferimento alle finalità di supporto alle scelte in questo settore, a partire dalla compilazione del modulo di rilevazione attuale. Soltanto analisi ad hoc effettuate secondo metodologie più puntuali riescono ad individuare, nella migliore delle ipotesi, le combinazioni di cause e con-cause prevalenti riferite a specifici ambiti (urbani o extra-urbani), su particolari aree geografiche e specifiche tipologie di strada.

E se è vero, come tutti sosteniamo, che la componente umana è quella che in definitiva, assume un ruolo sempre determinante nella definizione delle azioni e delle decisioni in termini di guida, è vero anche che, nel passato, i tre cardini si sono evoluti spesso in forma autonoma, trascurando le reciproche robuste interazioni esistenti.

Di qui la necessità di affrontare ogni trattazione legata alla sicurezza stradale in un'ottica di responsabilità condivise, così come giustamente indicato anche in sede di Unione Europea, evitando atteggiamenti che escludano questa o quell'altra componente, in funzione dei dati sull'incidentalità globale.

In questa visione è ragionevole favorire la messa in atto di regole che siano rispettate da tutti i soggetti coinvolti: a tale scopo tali regole dovranno in primo luogo essere applicabili e, come spesso è necessario per garantirne l'efficacia, essere introdotte in forma cogente.

Con particolare riferimento al tema del Convegno, gli utenti delle strade si aspettano che le norme progettuali assicurino di:

1. realizzare tracciati sicuri sulla base di un'insieme condiviso di regole tecniche su cui esista un consenso nel mondo scientifico<sup>1</sup>;
2. evitare condizionamenti negativi in termini di comportamenti di guida;
3. limitare i danni derivanti da errori nei comportamenti di guida (entro limiti ragionevoli) o da difetti dei veicoli;

---

<sup>1</sup> Non si intende necessariamente il rispetto di una serie di standard geometrici rigidi, ma semmai il rispetto di un processo che preveda, ad esempio, di combinare il rispetto di pochi criteri rigidi di natura geometrica, con l'obbligo di applicare analisi di sicurezza e verifiche sistemiche sui tracciati.

4. favorire le tre condizioni suddette con riferimento alle condizioni di esercizio, al fine di tenere conto dei condizionamenti tra veicoli.

In definitiva, le norme dovranno essere tali da poter considerare ragionevolmente sicura una strada progettata “a norma”.

La cronologia dei provvedimenti normativi adottati in materia di progettazione stradale ha evidenziato un altalenarsi di situazioni di segno opposto.

Provvedimento	Titolo/Oggetto	Ambito di applicazione	
		strade esistenti	nuove strade
Fino al 2001	Norme Tecniche di riferimento (CNR)	puro riferimento	puro riferimento
DM 5/11/2001	Norme funzionali e geometriche per la costruzione di strade	obbligatorie salvo deroghe	obbligatorie (salvo deroghe)
DM 22/04/2004	Modifica del DM 5/11/2001	puro riferimento	obbligatorie salvo deroghe
????	Provvedimenti da emanare	nuove norme	linee guida per richieste di deroghe

*L'evoluzione delle norme funzionali e geometriche per la costruzione di strade in Italia*

Si è passati dall'assenza di norme cogenti all'attuale analoga situazione, passando attraverso l'introduzione di norme cogenti anche alle strade esistenti.

Ad oggi, ogni aspettativa è rivolta ai provvedimenti da emanare, su cui sta lavorando una apposita commissione ministeriale, che riguarderanno nuove norme valide per le strade esistenti e linee guida per la richiesta di deroghe valide per le nuove realizzazioni. Da entrambi i provvedimenti è in ogni caso atteso un livello di sicurezza uniforme tra strade esistenti e nuove realizzazioni.

Al concetto di deroga bisognerà evidentemente affiancare un processo in grado di garantire il rispetto dei livelli di sicurezza, pur in mancanza delle condizioni richieste dalle norme, attraverso l'individuazione di misure compensative o sostitutive. Tuttavia, va sottolineato che con riferimento alle nuove progettazioni il ricorso a tale istituto dovrebbe essere limitato a casi veramente estremi, data la complessità dell'iter progettuale che dovrebbe consentire a monte di individuare “il progetto” ottimale a

norma, tenendo conto endogenamente dei condizionamenti “locali, ambientali, paesaggistici, archeologici ed economici” (articolo 13 c.2 del Nuovo CdS), senza necessità di derogare a valle agli standard previsti dalla norma.

Riguardo alle strade esistenti, esiste un problema di adeguamento, riconducibile essenzialmente a questioni di natura economica, a dimostrazione del fatto che storicamente la rete stradale nazionale si è consolidata ispirandosi a criteri non molto coerenti con le norme tecniche “di puro riferimento”.

La preoccupazione per i livelli di sicurezza offerti dalle infrastrutture stradali esistenti è una delle ragioni per un maggiore impegno di tutti i soggetti istituzionali coinvolti, nel rivendicare il diritto ad una mobilità sicura e consapevole. E’ infatti necessario che gli utenti della strada siano informati sui livelli di rischio associati al transito lungo le strade.

Di qui l’impegno ACI nel portare avanti, in ambito FIA (Federation Internationale de l’Automobile), programmi europei, quali EuroRAP (European Road Assessment Programme) riferito alle strade europee, EuroTAP (European Tunnel Assessment Programme) che analizza la sicurezza delle gallerie della rete TEN, ed EuroTEST (European Testing for the mobile consumers) programma di test di infrastrutture e servizi per la mobilità.



*I programmi europei cui aderisce l’ACI in ambito FIA*