



CIRCOLA IN SICUREZZA IL ROAD SAFETY AUDIT TI SALVA LA VITA

ultimo aggiornamento: 18 aprile 2024



A SEGUIRE ALCUNE SOLUZIONI CHE OCCORRE FAR ADOTTARE



Associazione Nazionale
**COORDINAMENTO
CAMPERISTI**
www.coordinamentocamperisti.it



INDICE

SUBITO OCCORRE SICUREZZA	pagina 3
PURTROPPO I MORTI NON INSEGNANO	pagina 4
2024 LA VERA PREVENZIONE PER LA SICUREZZA STRADALE ADOTTANDO IL ROAD SAFETY AUDIT	pagina 6
2024 L'AZIONE CONTINUA	pagina 9
PARTECIPA A SALVARE UNA VITA (FAC SIMILE da completare e inviare in caso d'insidia stradale)	pagina 12
LA SICUREZZA STRADALE AZIONI E SOLUZIONI	pagina 15
PROGETTAZIONE E MANUTENZIONE DELLE STRADE	pagina 19
INSTALLAZIONE E MANUTENZIONE DELLA SEGNALETICA STRADALE (FAC SIMILE di VERBALE)	pagina 22
LA SICUREZZA STRADALE - Soluzioni al problema della sicurezza sulle strade	pagina 29
PUNTI IN MENO... A CHI?	pagina 44



LA SICUREZZA STRADALE

Le soluzioni al problema della sicurezza sulle strade



Publicazione del 2004. Sono passati 20 anni ma dette soluzioni sono ancora da attivare!

Subito Occorre Sicurezza

Non è mai troppo tardi per prendere coscienza che lo Stato è ognuno di noi ed è diritto e dovere di tutti entrare in azione, come singolo cittadino e/o organizzarsi con altri cittadini, per operare per il bene della nazione.

Nella maggior parte dei casi l'incidente è attivato da strade e segnaletiche stradali mal progettate o prive della necessaria manutenzione, oppure da veicoli con difetti o vizi di progettazione o ancora, da conducenti cui non è stata sospesa la patente per la mancanza di adeguate normative.



Dal 1991 degli interessi elettorali hanno bloccato l'emanazione di leggi per mettere in sinergia gli interventi per la sicurezza stradale, lo sviluppo del turismo e l'efficacia della Protezione Civile nelle emergenze. Leggi che avrebbero evitato decine di migliaia di morti, centinaia di migliaia di invalidi, sofferenze a milioni di famiglie, miliardi di euro sottratti alla nazione.

In questo documento, in sintesi, le analisi e soluzioni per il Governo in carica con l'invito a farle proprie e diffonderle a quanti conosci, a chi hai in rubrica mail, al Governo e ai parlamentari (i loro indirizzi mail sono presenti aprendo www.insiemeinazione.com).

8 febbraio 2024, tutto è ripartito leggendo la mail inviata da Luigi Ciannilli al RESTO DEL CARLINO e pubblicata con il titolo "Un bracciale catarifrangente contro gli incidenti. Un bracciale catarifrangente potrebbe ridurre gli incidenti stradali notturni, ma non viene riproposto nonostante il suo costo di un euro". Il testo: *Caro Carlino, una soluzione per ridurre considerevolmente certi incidenti stradali, dato che di notte, se si indossano abiti scuri e la strada non è illuminata, è praticamente impossibile per un guidatore notare un pedone sul ciglio della strada per evitarlo, potrebbe essere rappresentata da un bracciale in plastica catarifrangente e autoarrotolante intorno al braccio per essere visibile ai veicoli in arrivo. Il costo di quel bracciale, che potrebbe anche essere sponsorizzato è di un euro e lo distribuì anni fa, gratuitamente. C'è nessuno che voglia riproporlo?* <https://www.ilrestodelcarlino.it/ferrara/cronaca/un-bracciale-catarifrangente-contro-gli-incidenti-bdb2014e>.

Riguardo in particolare alla sicurezza stradale, l'amico Ciannilli ha constatato che nonostante anni e anni di interventi, analisi e proposte, l'unica soluzione è stata quella di campagne pubblicitarie onerose diretti a chi guida e mai dirette ai gestori delle strade e ai costruttori dei veicoli.

Come Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI, con uno sforzo economico sperando che altri ci seguissero, acquistammo e regalammo dei bracciali autoarrotolanti prodotti in pvc giallo rinfrangente, con scritta in blu su 2 righe, scritta grande mm 12 x 10 cm, scritta piccola mm 5 x 5 cm e della lunghezza di 30 cm. Per evitare di inquinare (detti bracciali sono di plastica) e era meglio far indossare i gilet retroriflettenti, facendone dono ai nostri attivisti.



PURTROPPO I MORTI NON INSEGNANO

Nella nostra nazione i 308.000 chilometri di strade

(1.728 gallerie per 1.123 chilometri di estensione) sono un teatro di guerra.

Stiamo parlando, per ogni anno, di morti, disabili gravi, feriti, sofferenze per centinaia di migliaia di famiglie e di un costo sociale di miliardi di euro.

La “licenza di uccidere” è ancora in atto sulle strade italiane perché i Governi fino a oggi (12 febbraio 2024) NON hanno varato una legge affinché nelle strade dove avviene un incidente i gestori delle strade siano obbligati a far eseguire un **ROAD SAFETY AUDIT** e non hanno varato una specifica legge che obblighi i costruttori di veicoli a informare in modo certo i clienti e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in modo da attivare uno specifico sito internet continuamente aggiornato, di qualsiasi difetto e/o criticità e/o aggiornamento che riguarda il veicolo e che in moltissimi casi inficia la sicurezza stradale contribuendo a scatenare un incidente e/ ad aumentarne i micidiali effetti.

FLUSSI INFORMATIVI PER REGISTRARE GLI INCIDENTI STRADALI

**Azienda Sanitaria
Azienda Ospedaliera
Prefettura
ANIA
INAIL**

**Ufficio Flussi Informativi
Sicurezza Stradale
del Ministero dei Trasporti
Dipartimento
per i trasporti terrestri**

**Parlamentari
Ministeri
Dipartimento
della Protezione Civile
Comuni, Province,
Regioni, ISTAT,
ANIA, AISCAT, INAIL,
ANAS, Ispap**

Anzi, al contrario, moltissimi Sindaci, come totale generale, con le contravvenzioni hanno sottratto miliardi di euro agli utenti della strada (*FIRENZE pare sia la prima con milioni di euro ogni anno e che, addirittura al limite del temerario, inserisce detti totali nei bilanci preventivi*) e non li hanno investiti nei ROAD SAFETY AUDIT, trasformando una STRADA ASSASSINA in una STRADA AMICA.

I sistemi per salassare gli utenti della strada sono diversi e i seguenti sono un piccolo esempio:

1. con gli autovelox, tutor eccetera installati per far cassa;
2. togliendo stalli di sosta indispensabili per ridurre il traffico, lo stress e il consumo di carburante che inquina, per vendere lo spazio ai proprietari di bar che vogliono aumentare il loro spazio allestendo dei dehor che creano situazioni ingestibili dalla Polizia Municipale continuamente chiamata dai cittadini per gli schiamazzi, per il rispetto delle norme igieniche visto che le persone mangiano e bevono a pochi centimetri dalle marmitte dei veicoli i veicoli in transito e dal loro rialzo delle polveri nonché, come testimoniano articoli di giornale, non è raro che i dehor siano investiti da un veicolo inficiando così la sicurezza dei clienti;
3. stalli di sosta di piccole dimensioni e/o stalli di sosta delimitati per lunghezza in modo che i veicoli più lunghi non possano sostare e/o se sostano perché non trovano spazi di sosta vengono contravvenzionati nonché chi occupa lo stallone successivo, a sua volta e contravvenzionabile.

IL ROAD SAFETY AUDIT è la rilevazione del carattere dinamico (ricostruzione degli stati di ingovernabilità che precedono l'urto) e la rilevazione dei processi che hanno portato all'ingovernabilità (rilevazione ROAD SAFETY AUDIT sulla strada oggetto dell'incidente per comprendere se errori nella progettazione e/o manutenzione e/o apposizione di segnaletica sono la causa e/o concausa dell'incidente). Dette rilevazioni si traducono sia nella capacità di accertare le cause e responsabilità nell'incidente e sia nella capacità di prevenire l'incidentalità. Occorre ricordare che le concatenazioni di più fattori a basso contenuto di pericolo, quindi, trascurati o non percepiti da chi usa la strada, possono dar luogo a una risultante con un contenuto di pericolo complessivo capace di innervare i processi che portano verso gli stati di ingovernabilità all'insaputa degli stessi protagonisti dell'incidente. Costoro, infatti, percepiranno il pericolo quando hanno ormai preso il sopravvento le leggi della dinamica che portano a conclusione l'incidente indipendentemente dalla volontà umana.

Se vuoi salvare una vita, chiedi al Governo in carica di emanare una legge che destini gli importi riscossi per le violazioni al Codice della Strada e per la vendita degli spazi stradali assegnati ai dehor al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in modo le strade ove avvengano gli incidenti stradali e incaricare i professionisti a eseguire il ROAD SAFETY AUDIT e poi incaricare delle società per eseguire i lavori necessari alla messa in sicurezza della strada.

Non possiamo più caricare la macchina della Giustizia per perseguire i gestori della strada per **condotta colposa omissiva o commissiva dell'ente proprietario e l'eventuale nesso di causalità tra tale condotta e danni subiti dagli utenti** (CASSAZIONE CIVILE, Sezione III, n° 2131 del 6 aprile 1982, n° 10654 del 4 Giugno 2004, n° 5445 del 14 marzo 2006, n° 14456 del 22 giugno 2006).

Inoltre, **come avviene in materia di Sicurezza nei Luoghi di lavoro, è necessario che il Governo emani una legge che imponga ai gestori delle strade** precise cadenze temporali di manutenzione delle infrastrutture, con obbligo della pubblicazione del calendario di manutenzione programmata ed individui percorsi certi e figure professionali competenti per la verifica periodica della messa a norma dei tratti di competenza.

Il vantaggio che deriva dal ROAD SAFETY AUDIT, oltre quello di rilevare i punti critici che attivano gli incidenti stradali, è il consentire, una volta eliminati gli stessi, una maggiore VELOCITÀ COMMERCIALE dalla partenza all'arrivo a costo zero, a beneficio di tutta la collettività, utile per la sicurezza stradale.

Per evitare confusioni, occorre ribadire che aumentare la VELOCITÀ COMMERCIALE non significa aumentare la velocità prevista per i veicoli e per le sedi stradali. Al contrario, si eliminano le inutili e pericolose code e/o fermate che inducono poi i guidatori, per recuperare il tempo perso, a superare i limiti previsti.

Per riaffermare la necessità del ROAD SAFETY AUDIT occorre ricordare che la "GUERRA" in atto sulle strade ha come principale causa:

- LA STRADA ASSASSINA e NON il guidatore incauto;
- LA SEGNALETICA ASSASSINA e NON il guidatore incauto;
- IL VEICOLO ASSASSINO e NON il guidatore incauto;
- IL GUIDATORE INCAUTO che vediamo pagare sempre in prima persona perché negli incidenti sono il 65% dei morti e il 68,8% dei feriti. Al contrario, i trasportati sono il 22,1% dei morti e il 25,8 dei feriti (dati SISS 2004).
- IL TRASPORTO PUBBLICO INADEGUATO perché costringe ad utilizzare il veicolo privato.

2024 la vera prevenzione per la sicurezza stradale adottando il ROAD SAFETY AUDIT

Il Road Safety Audit è l'analisi della rete stradale per:

- **individuare e classificare i tratti ad elevata concentrazione di incidenti,**
- **individuare le possibili azioni correttive dei tratti prioritari della rete anche attraverso analisi benefici anche attraverso analisi benefici - costi.**

Testo estratto da https://it.wikipedia.org/wiki/Road_Safety_Audit_Program aggiornato al 15 luglio 2023

Il Road Safety Audit Program (RSAP)

L'RSAP nacque nel Regno Unito negli anni ottanta del 1900, prendendo spunto dai procedimenti di verifica utilizzati dagli ingegneri ferroviari.

Nel 1994 Austroads pubblicò un manuale intitolato "Road Safety Audit", che combinava le pratiche di verifica di sicurezza stradale dell'Australia con quelle di altre nazioni, al fine di creare delle linee guida.

La definizione globalmente adottata per RSAP è la seguente: l'RSAP è un esame formale di un progetto di una nuova strada, di un piano del traffico, di una strada esistente, o di qualsiasi progetto che interagisca con gli utenti della strada, in cui un indipendente e qualificato gruppo di esaminatori riferisce sui potenziali pericoli di incidente e sulle prestazioni in termini di sicurezza.

L'RSAP svolge una verifica formale di una strada, perché segue specifiche procedure, il cui esito è riportato in una esplicita documentazione.

L'RSAP si serve di una squadra di verificatori indipendente e qualificato. L'indipendenza della squadra necessita che il verificatore veda il progetto dal punto di vista dell'utente stradale, focalizzando l'attenzione solo sulla sicurezza stradale. Inoltre, non dovrebbe essere di parte a causa di interessi di propria competenza (come obblighi personali o finanziari), non deve conoscere gli aspetti del progetto in esame e dovrebbe essere indipendente dal progettista e da tutte le scelte progettuali.

La qualifica della squadra di verificatori necessita di individui con competenze multidisciplinari: esperti di progettazione stradale, di pianificazione del traffico, di segnaletica, dei dispositivi di sicurezza, della protezione delle utenze deboli, dei fattori umani, delle applicazioni telematiche eccetera.

Il compito del verificatore è individuare nella strada in esame la presenza di problemi per la sicurezza che possa interessare qualunque categoria di utenza e suggerire la contromisura col migliore rapporto beneficio-costi. Nel far questo **l'esaminatore applica i principi della sicurezza stradale e affronta il problema dal punto di vista dell'utenza, indagando su come lo spazio stradale viene percepito, interpretato ed utilizzato.**

Lo scopo principale delle analisi di sicurezza è assicurare il miglior livello di sicurezza per tutti gli utenti della strada. Per questo motivo, risulta ovvio che la pratica dell'RSAP deve permeare tutte le fasi in cui può trovarsi una strada: in fase di progettazione o in fase di esercizio. A tal proposito **l'RSAP viene suddiviso in Road Safety Audit RSA) e Road Safety Audit Review (RSAR).**

**L'RSA è una verifica di sicurezza di una strada nella fase di progettazione della stessa;
l'RSAR è una verifica di sicurezza di una strada esistente.**

Caratteristiche peculiari di entrambe le verifiche sono la rapidità di esecuzione (da 3 a 7 giorni, a seconda dei casi), la semplicità del procedimento (non sono necessarie complesse analisi o misurazioni dettagliate) e il basso costo.

La tradizionale pratica dell'ingegneria per la sicurezza stradale comporta l'identificazione di siti ad alto rischio per mezzo delle statistiche incidentali, implica studi dettagliati sulle modalità degli incidenti, comporta l'implementazione di contromisure adatte e, successivamente, l'osservazione dell'efficacia delle stesse.

Questo approccio ha dimostrato di essere efficace; tuttavia, è un approccio “reattivo”, cioè, le contromisure vengono valutate e implementate solo in seguito ad un’alta concentrazione di incidenti.

L’RSAP si affida, invece, ad un approccio “preventivo”, che ha lo scopo di ridurre gli incidenti prima che essi avvengano; questo è attuabile solo inserendo il concetto di sicurezza stradale nella fase progettuale.

Poiché, infatti, i problemi legati alla sicurezza non vengono esplicitamente considerati durante la progettazione della strada, le verifiche di sicurezza sono state introdotte per assicurare che tutte le contromisure per eliminare o mitigare gli incidenti siano pienamente considerate.

Alcuni dei principi dell’RSAP sono stati sviluppati per essere applicati alle strade esistenti.

La necessità del nuovo approccio preventivo è nato da tre considerazioni:

- gli incidenti sono eventi casuali;
- importanti fattori che contribuiscono all’incidentalità non possono essere estratti solo da statistiche sugli incidenti;
- il successo dei provvedimenti per la eliminazione dei punti neri (black spots) dipende dalla qualità di queste statistiche sugli incidenti, che, sfortunatamente, nella maggior parte dei casi è modesta.

Il carattere preventivo dell’RSAP si esplicita soprattutto nella fase progettuale.

I progetti stradali sono dei processi complessi, il cui scopo è trovare, tra le tante teoricamente disponibili, la soluzione che meglio riesce a soddisfare le molteplici esigenze generate dalla domanda di mobilità e accessibilità dell’utenza, garantendo, simultaneamente, adeguati livelli di sicurezza, di circolazione, di sviluppo sociale e di qualità di vita: tutto ciò deve anche rispettare i vincoli economici prefissati.

La progettazione, affiancata dalla verifica di sicurezza, permette, con un piccolo aumento di spesa, di valutare tutte le situazioni di rischio, introducendo le migliorie prima della costruzione dell’infrastruttura. Difatti, a realizzazione avvenuta, eventuali implementazioni per assicurare un livello di sicurezza maggiore, comportano spese aggiuntive e, a volte, improponibili.

Da qui si evince il motivo che spinge le autorità a diffondere l’RSA.

Esiste un documento prenormativo italiano che impone che l’analisi di sicurezza in fase di progetto (RSA) venga eseguita a tre livelli di approfondimento: progetto preliminare, definitivo ed esecutivo.

A questi si aggiunge una verifica nello stadio di preapertura per assicurare che le indicazioni proposte nelle prime tre fasi siano state ben interpretate in fase costruttiva e che, soprattutto, siano efficaci.

La procedura RSAR nasce dalla necessità di riqualificazione delle strade esistenti.

Il patrimonio infrastrutturale italiano risente di disposizioni normative che hanno subito nel tempo numerose modifiche, a causa di una rinnovata consapevolezza circa gli aspetti di sicurezza.

Segue che la maggior parte delle strade sul territorio rispondono più a esigenze di mobilità, mortificando quelle legate alla sicurezza.

Quindi, esse sono obsolete circa la sicurezza, ma anche inadeguate circa la domanda di traffico (essendo nel tempo aumentato l’entità del parco veicolare italiano).

L’analisi di sicurezza delle strade in esercizio ha lo scopo di identificare e risolvere i fattori di rischio; per far ciò investiga su come l’ambiente stradale viene percepito e in ultimo utilizzato dagli utenti.

Per ogni problema riscontrato viene proposta una contromisura, caratterizzata, in genere, da bassi costi, semplice e rapida realizzazione.

Il documento prenormativo richiede (nel caso di RSAR) il confronto tra difetti esistenti e difetti possibili.

I primi, i difetti esistenti, richiedono un’analisi dei difetti infrastrutturali e della loro influenza sul comportamento dell’utente e un’analisi delle condizioni ambientali, al fine di confrontarli con i valori standard (normali) fissati dal documento prenormativo.

I secondi, i difetti possibili, richiedono un'analisi specifica degli incidenti, non solo quantitativa, ma anche tipologica, al fine di individuare l'incidente critico (tipo di incidente che si ripete nel medesimo luogo).

In definitiva, l'analisi di sicurezza è caratterizzata dall'essere una procedura sistematica e formale, molto flessibile e applicabile a qualunque elemento del solido stradale: dall'intero tracciato alla singola intersezione, con diversi livelli di approfondimento. Inoltre, la speditezza ed essenzialità (non sono necessari informazioni preliminari, come incidenti, traffico, geometria eccetera) della procedura la rendono uno strumento utile ed economico.

L'implementazione dell'RSAP a qualunque tipo di strada può rappresentare la prima fase di un processo articolato di adeguamento di tutta la rete stradale, passata e futura.

Ovviamente, ciò non potrà mai condurre al totale annullamento degli incidenti, essendo l'incidentalità un fenomeno controllabile, ma non eliminabile: conseguenza questa della libertà di guida ed interpretazione della strada da parte degli utenti.

La Direttiva Europea 2008/96

Con la Direttiva Europea 2008/96 per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali, viene formalmente inserita la procedura di Safety Audit stradale per il progetto e l'esercizio delle principali strade europee. Le analisi di sicurezza vengono in particolare classificate come:

- **Road Safety Audit, per le analisi di sicurezza delle strade in fase di progetto;**
- **Road Safety Review, per le analisi di sicurezza delle strade in esercizio;**
- **Road Safety Inspection, per le attività di monitoraggio sulle strade in esercizio.**

Trattandosi di una Direttiva europea, viene lasciata all'autonomia di ogni governo nazionale la decisione sugli strumenti attuativi da mettere in opera.

La Direttiva è stata recepita con il Decreto Legislativo n. 35 del 15 marzo 2011 ('Attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture').

La Direttiva Europea 2008/96 è stata poi aggiornata dalla Direttiva UE 2019/1936. Di conseguenza, anche il Decreto 35/2011 è stato aggiornato, e le nuove disposizioni sono state inserite nel D. Lgs. 213/2021.

Uno dei più importanti principi della direttiva riguarda la classificazione dei livelli di sicurezza di una strada, che verrà riferita al flusso di traffico che vi transita, e non alla lunghezza dell'infrastruttura (come accade ora).



Schema del ciclo di controllo della sicurezza delle infrastrutture stradali (D.Lgs. 35/2011)



Come **Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI** partimmo nel 1990 nell'impresa di far riconoscere all'Unione Europea l'importanza del turismo itinerante, in tutte le sue forme, per lo sviluppo socioeconomico di tutti gli Stati membri.

Le azioni messe continuamente in campo consentirono di raggiungere l'obiettivo il 12 settembre 2005, allorquando i membri della Commissione Trasporti e Turismo dell'Unione Europea approvarono la relazione Luis Queirò (Progetto di relazione sulle nuove prospettive e le nuove sfide per un turismo europeo sostenibile) che nell'articolo 11 recitava: «**Si riconosce il contributo del turismo itinerante, così come quello del turismo su caravan e autocaravan, nel ridurre gli effetti negativi del turismo di massa, come la capacità di disperdere le concentrazioni di turisti. Si sottolinea il bisogno di promuovere misure di sostegno che contribuiscano al suo sviluppo, in particolare per rimediare alla mancanza di strutture attrezzate per i parcheggi, siti di sosta multifunzionali e depositi per le caravan e autocaravan in tutta la comunità**».

2024, L'AZIONE CONTINUA

L'**Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI**, rappresentativa di un interesse collettivo dei proprietari di autocaravan, insieme ai propri associati, **PREMESSO CHE:**

- guardando un mappamondo l'Europa è piccola rispetto ad altre nazioni della Terra ma ancora oggi vi si parlano tante lingue diverse e NON vige un CODICE DELLA STRADA UNICO PER TUTTI GLI STATI MEMBRI riguardo sia ai veicoli che alla circolazione stradale;
- siamo in una situazione discriminante e obsoleta che crea problemi alla sicurezza stradale e discrimina i cittadini in base alla loro nazionalità;
- la circolazione stradale e i veicoli sono il fulcro dello sviluppo socioeconomico di tutte le nazioni e della pace tra i popoli;

CHIEDE

al GOVERNO ITALIANO, alla COMMISSIONE EUROPEA, alla Commissione per i trasporti e il turismo del parlamento europeo, agli europarlamentari che abbiamo eletto a rappresentarci, di attivarsi per approvare l'impegno a redigere un CODICE DELLA STRADA UNICO PER TUTTI GLI STATI MEMBRI, stabilendo il calendario di inizio e termine dei lavori nonché destinare una parte del loro sito internet ai lavori in modo che, con un clic, i cittadini possano seguire e partecipare in modo attivo inviando analisi e proposte per migliorarne il testo.

CHIEDE A TUTTI I CITTADINI

di compilare il facsimile che segue, inserendo in fondo a pagina 2 i propri dati, e spedirlo a quanti in indirizzo perché anche uno farà la differenza.

Apprendo www.coordinamentocamperisti.it l'elenco degli europarlamentari, quindi, scegliere l'europarlamentare eletto nella tua circoscrizione e/o inserisci quanti europarlamentari ritieni importante coinvolgere dalla seguente istanza.

**Al Governo italiano
Alla Presidente del Consiglio e Ministri****PEC**

presidente@pec.governo.it

segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

MAIL

segreteria.ministro@mit.gov.it

segrcd@governo.it

c.deodato@governo.it

uscm@palazzochigi.it

segreteria.capogabinetto@mise.gov.it

segreteria.ministro@mise.gov.it

segr.capogabinetto@mit.gov.it

segrgabinetto@lavoro.gov.it

segreteria.ministro@mise.gov.it

segreteria.capogabinetto@mise.gov.it

segreteria.ministro@mit.gov.it

segr.capogabinetto@mit.gov.it

segreteria.capogabinetto@ministeroturismo.gov.it

Al Commissario ai trasporti dell'Unione Europea PAOLO GENTILONI

cab-gentiloni-contact@ec.europa.eu

Adina.VALEAN@ec.europa.eu

fabrizio.balassone@ec.europa.eu

sabina.bengtsson@ec.europa.eu

gabriel.boullenger@ec.europa.eu

erik.burckhardt@ec.europa.eu

francesco.calledda@ec.europa.eu

sara.daquanno@ec.europa.eu

sara.daquanno@ec.europa.eu

Karolina.dej@ec.europa.eu

sophie.dewispelaere@ec.europa.eu

manuela.giordano@ec.europa.eu

susanna.laitinen@ec.europa.eu

maya.lamanna@ec.europa.eu

julia.lemke@ec.europa.eu

ruth.lennon@ec.europa.eu

alienor.margerit@ec.europa.eu

petra.petan@ec.europa.eu

marco.piantini@ec.europa.eu

jonas.sebhatu@ec.europa.eu

roberta.torre@ec.europa.eu

Ai Membri della Commissione per i trasporti e il turismo

carlo.fidanza@europarl.europa.eu
 paolo.borchia@europarl.europa.eu
 marco.campomenosi@europarl.europa.eu
 massimo.casanova@europarl.europa.eu
 mario.furore@europarl.europa.eu
 massimiliano.salini@europarl.europa.eu
 lucia.vuolo@europarl.europa.eu
 ignazio.corrao@europarl.europa.eu
 nicola.danti@europarl.europa.eu
 giuseppe.ferrandino@europarl.europa.eu
 achille.variati@europarl.europa.eu
 annalisa.tardino@europarl.europa.eu
 patrizia.toia@europarl.europa.eu.

Preg. Europarlamentare

E per conoscenza: all'Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI

info@coordinamentocamperisti.it

OGGETTO: Istanza per il varo del CODICE DELLA STRADA VALIDO IN TUTTI GLI STATI MEMBRI.

Al fine di eliminare le diversità vigenti nelle normative di ogni Stato membro riguardo ai veicoli e alla circolazione stradale, situazioni che creano problemi alla sicurezza stradale e discriminano i cittadini in base alla loro nazionalità, VI CHIEDO DI INTERVENIRE affinché sia messo rapidamente all'ordine del giorno dei lavori del Parlamento Europeo il varo del CODICE DELLA STRADA VALIDO IN TUTTI GLI STATI MEMBRI.

In particolare, che nel testo che sarà in elaborazione, riguardo alle autocaravan e alla loro circolazione stradale, siano compresi gli articoli 54 e 185 del Codice della Repubblica Italiana, così rispettando lo spirito dell'articolo 11 della relazione Luis Queirò (*Progetto di relazione sulle nuove prospettive e le nuove sfide per un turismo europeo sostenibile*) approvata il 12 settembre 2005 dai membri della Commissione Trasporti e Turismo che recitava: «*Si riconosce il contributo del turismo itinerante, così come quello del turismo su caravan e autocaravan, nel ridurre gli effetti negativi del turismo di massa, come la capacità di disperdere le concentrazioni di turisti. Si sottolinea il bisogno di promuovere misure di sostegno che contribuiscano al suo sviluppo, in particolare per rimediare alla mancanza di strutture attrezzate per i parcheggi, siti di sosta multifunzionali e depositi per le caravan e autocaravan in tutta la comunità*».

A leggervi e cordiali saluti.

.....
 (cognome e nome)

.....
 (indirizzo completo)

.....
 (data)

PARTECIPA A SALVARE UNA VITA

FACSIMILE da completare e inviare quando incontriamo un'insidia stradale

Al Sindaco del Comune di
 mail *si trova aprendo il sito Internet del Comune*
 PEC *si trova aprendo il sito Internet del Comune*

All'Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI
 50125 FIRENZE via di San Niccolò 21
info@coordinamentocamperisti.it - ancc@pec.coordinamentocamperisti.it

Oggetto: Richiesta di tempestivo sopralluogo per insidia stradale.

...I... sottoscritt...
 nat...a il.....
 Residente in
 Via/piazza numero civico
 Posta elettronica
 PEC
 Il giorno alle ore
 proveniente da
 e diretto a
 nel Comune di in provincia di
 percorrendo
 (autostrada a pedaggio, autostrada gratuita, Strada Statale, Superstrada, Strada Provinciale, Strada Comunale, Strada vicinale, altro)
 precisamente
 (nome della strada, numero della strada, denominazione della strada, altro)
 all'altezza del
 (chilometro, numero civico, parcheggio, altro)

RISCONTRA LA SEGUENTE INSIDIA STRADALE:

- stato della strada
 (cunette non segnalate, pietrisco, dosso pericoloso, solchi, buca, frana, con illuminazione laterale confondente, con pubblicità laterale confondente, effetto aquaplaning, liquidi scivolosi sulla sede stradale, oggetti abbandonati sulla sede stradale, passaggio di animali non segnalato, altro)
- presenza di dissuasori
 (troppo alti, troppo ripidi, deformati, mal segnalati, con illuminazione laterale confondente, con pubblicità laterale confondente, altro)
- presenza di cordoli
 (deformati, mal segnalati, poco visibili, sdruciolevoli, illuminazione laterale confondente, pubblicità laterale confondente, altro)

- presenza di segnaletica stradale orizzontale
(poco visibile, troppo liscia, troppo spessa, confondente, non prevista dal Codice della Strada, illuminazione laterale confondente, pubblicità laterale confondente, altro)
- presenza di segnaletica stradale verticale
(poco visibile, coperta da vegetazione, supporto inadeguato, in posizione errata, confondente, priva sul retro dell'ordinanza istitutiva, illuminazione laterale confondente, pubblicità laterale confondente, altro)
- presenza di barriera
(inesistente, danneggiata, pericolosa, illuminazione laterale confondente, pubblicità laterale confondente, altro)
- presenza di una sbarra limitatrice per altezza
(impedisce l'accesso al parcheggio alla mia autocaravan, impedisce e/o limita l'accesso ad alcuni veicoli dei Vigili del Fuoco, pericolosa in caso di riduzione della visibilità perché non opportunamente presegnalata, installata in violazione del Codice della Strada perché non esistono ostacoli in altezza all'interno del parcheggio)
- presenza di curva
(non segnalata, senza visibilità, con visibilità limitata, con illuminazione laterale confondente, con sede stradale con poca aderenza, con pubblicità laterale confondente, altro)
- presenza di incrocio
(difficile da percepire, segnaletica che impone di fermarsi per comprenderla, con scarsa visibilità, illuminazione laterale confondente, pubblicità laterale confondente, altro)
- presenza di tombino
(deformato, troppo profondo, scivoloso, con illuminazione laterale confondente, con pubblicità laterale confondente, altro)
- presenza di spartitraffico
(scarsa visibilità dei catarifrangenti, vegetazione invadente, scarsa visibilità della segnaletica, illuminazione scarsa, illuminazione laterale confondente, pubblicità laterale confondente, altro)
- presenzadibarrierebordolaterale(guardrail).....
(privi di una superficie continua sia in senso orizzontale che verticale, inferiori a un'altezza di almeno 80 cm dal piano su strada, spigoli acuti rivolti verso la carreggiata, parti taglienti rivolte verso la carreggiata, scarsa visibilità dei catarifrangenti, privi di manutenzione, non marcate CE, sistemi di ancoraggio danneggiati, terreno di supporto danneggiato, installata in carreggiata con il limite di 50km/h, altro)
- presenza di lavori in corso
(sospesi ma con limitazioni in atto, mal segnalati, illuminazione laterale confondente, pubblicità laterale confondente, avvisatori di velocità non previsti dal Codice della Strada, cunette non segnalate, pietrisco, dosso pericoloso, solchi, buca, frana, altro)

Per quanto sopra, CHIEDE un tempestivo intervento per ripristinare la sicurezza stradale.

Con l'occasione ricorda che, in caso di incidente con morti e/o feriti a causa di detta insidia, invierà istanza/denuncia all'Autorità Giudiziaria chiedendo di accertare l'esistenza obiettiva di pericolo o di insidie della strada, dovuti a condotta colposa omissiva o commissiva, l'eventuale nesso di causalità tra tale condotta e danni subiti dagli utenti, l'esistenza dei reati di omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime ai sensi degli articoli 589-bis e 590-bis del Codice Penale.

Cordiali saluti e a presto leggervi,

firma leggibile

.....

.....

luogo

data



A seguire un'estrema e parziale sintesi di alcune azioni per dimostrare che l'impegno del cittadino che si unisce ad altri cittadini, nel nostro caso i fruitori del turismo con l'autocaravan insieme negli anni nell'Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI, consente di trasformare gli obiettivi in realtà anche se occorrono anni per conseguirli contribuiamo così allo sviluppo socioeconomico e alla sicurezza che sono alla base di una migliore qualità della vita.



LA SICUREZZA STRADALE AZIONI E SOLUZIONI



Con la rivista *inCAMPER* numero 92 novembre-dicembre 2003 si informava della partecipazione dell'Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI al primo Salone Internazionale della Sicurezza Stradale svoltosi a Verona il 23-26 ottobre con un proprio stand.

Una partecipazione attiva partecipando in modo fattivo ai convegni e agli incontri di lavoro.

Al 1° Salone Internazionale della Sicurezza Stradale e nelle edizioni successive furono le occasioni per presentare e ricevere analisi e proposte che, purtroppo, non recepite dai Governi in carica, sono ancora valide dopo 20 anni



Con la rivista *inCAMPER* numero 99 gennaio-febbraio 2005 si informava della partecipazione dell'Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI al **Secondo Salone Internazionale della Sicurezza Stradale** svoltosi a Rimini nel periodo 11/14 novembre 2004.

Una partecipazione attiva sia con uno stand informativo che partecipando in modo fattivo ai convegni e agli incontri di lavoro per acquisire informazioni, presentare le azioni, i lavori e le soluzioni da adottare per creare la vera sicurezza stradale.



Con la rivista *inCAMPER* numero 100 marzo-aprile 2005 si informava della partecipazione dell'Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI al Terzo Salone del Turismo Itinerante svoltosi a Carrara (MS) nel periodo 18 gennaio 2005.

Una partecipazione attiva sia con uno stand informativo che partecipando in modo fattivo al convegno, presentando le azioni, i lavori e le soluzioni da adottare per creare la vera sicurezza stradale.



Con la rivista *inCAMPER* numero 101 maggio-giugno 2005 si informava dei Milioni di veicoli ritirati dal mercato per difetti di produzione, rappresentando le azioni, i lavori e le soluzioni da adottare per creare la vera sicurezza stradale.



Un nuovo impegno: LA SICUREZZA STRADALE

94



Il libro è stato prodotto in occasione del 2° Salone Internazionale della Sicurezza Stradale (Rimini, 11-14 novembre 2004) quale luogo idoneo alla diffusione della informazione / formazione, proseguendo il cammino iniziato dall'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti nel 2003 a Verona.

Le 18 Soluzioni sono tradotte anche in inglese perché l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti chiede al Governo ed ai Pubblici Amministratori di adottarle al fine di ridurre drasticamente gli 8.000 morti che ogni anno generano le strade italiane a causa della cattiva segnaletica stradale, degli autoveicoli difettosi, della guida scorretta.

Per contribuire alla sicurezza del guidatore, nel libro vi sono le "Pagine utili" con numeri di telefono e siti web utili per evitare di intraprendere un viaggio senza le adeguate conoscenze delle condizioni meteorologiche e della situazione autostradale.

In conclusione occorre rilevare che attualmente i dati che le Istituzioni hanno a disposizione sono obsoleti (infatti si riferiscono al 2002) nonché difformi tra

Alla luce del successo conseguito dal manuale "L'Autoprotezione nelle Emergenze" l'Associazione Nazionale Coordinamento Camperisti ci ha coinvolti in un nuovo impegno: la realizzazione e diffusione del libro su "La sicurezza stradale"

Istituzione ed Istituzione e questo avviene perché in Italia non è stato istituito un Registro Specifico sulle morti a seguito di incidenti stradali.

L'esigenza di istituire i Registri Specifici va oltre la Causa di Morte per Incidente Stradale perché in occasione del 1° Salone Internazionale della Sicurezza Stradale (Verona, 2003), insieme ai dati dei morti in incidenti stradali, fu fornito il dato dei morti per CADUTE ACCIDENTALI!

Incredibile ma purtroppo vero: in Italia ogni ora muore un essere umano per incidente stradale e nello stesso momento ne muore un altro per caduta accidentale. In sintesi, ogni anno sparisce in Italia un paese di 8.000 abitanti per incidenti stradali ed un altro paese di oltre 8.000 abitanti per cadute accidentali.

Detti dati dovrebbero far sì che il Governo in carica attivasse subito un Registro Specifico per ogni causa di

morte in modo da conoscere in tempo reale i dati, produrre rapide analisi e soprattutto mettere in campo opportune e efficaci soluzioni.

Nel sito web www.lorenzotomassoli.it e nel sito web www.coordinamentocamperisti.it saranno inseriti gli aggiornamenti che potranno essere estratti in modo semplice e rapido.



Nelle foto: gli studenti ritirano il libro



95



Con la rivista *inCAMPER* numero 106 marzo-aprile 2006 si informava della partecipazione dell'Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI al **Terzo Salone Internazionale della Sicurezza Stradale** svoltasi a Riva del Garda (TN) nel periodo 13/15 ottobre.

Una partecipazione attiva sia con uno stand informativo che partecipando in modo fattivo ai convegni e agli incontri di lavoro per acquisire informazioni, presentare le azioni, i lavori e le soluzioni da adottare per creare la vera sicurezza stradale.

L'Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI diffondeva sempre gratuitamente il libro con le Soluzioni che il Governo e i Pubblici Amministratori devono adottare al fine di ridurre drasticamente i morti, gli invalidi, le sofferenze e le spese a carico dei cittadini che ogni anno generano le strade italiane a causa della cattiva segnaletica stradale, degli autoveicoli difettosi, della guida scorretta.



Dai vari convegni e dai dati rappresentati è apparso evidente che negli incidenti stradali occorre, prima di tutto, verificare se vi sono responsabilità da parte dei gestori e/o proprietari della strada. Infatti, è incredibile che un guidatore sia prudente per la maggior parte di un percorso e poi “impazzisca”, attivando un incidente in un altro tratto di strada.

La NON responsabilità da parte del guidatore in moltissimi incidenti è emersa chiara dalle esperienze messe in campo dai comuni di Padova e Cattolica perché, una volta effettuati degli interventi tecnici sul tratto di strada interessata da incidenti stradali, gli stessi si sono ridotti nel numero e/o sono stati annullati.

Davanti a tali evidenze, emerge con forza la necessità di arrivare, in tempi brevi, ad un percorso il cui obiettivo sia l'individuazione certa delle responsabilità dei gestori e/o proprietari della strada, imitando proficuamente come avviene con la **Legge 626/94** in materia di Sicurezza nei Luoghi di lavoro.

In tal modo, così come si attiva in caso di infortunio nel luogo di lavoro, l'indagine parte verificando se sussistono responsabilità a carico del macchinario e/o delle procedure e/o del luogo di lavoro e/o dello stesso infortunato.



PROGETTAZIONE E MANUTENZIONE DELLE STRADE

Responsabilità penale e civile degli amministratori, dirigenti e tecnici preposti alla gestione della sicurezza stradale

Articolo estratto dalla rivista *Nuove Direzioni* numero 74 novembre-dicembre 2022

Quando l'incidentalità coinvolge la manutenzione della strada non si può prescindere dalla considerazione delle responsabilità penali e civili previste dalla Legge 41/2016 (*omicidio stradale*) dell'Ente Proprietario della Strada (Amministratori, Dirigenti, Tecnici eccetera).

Il Ministero dell'Interno ha chiarito che "il reato di cui all'art. 589 C.P., ricorre in tutti i casi di omicidio che si sono consumati sulle strade, come definite dall'art. 2, comma 1, Codice della Strada anche se il responsabile non è un conducente di veicolo".

Le norme del Codice della Strada disciplinano anche comportamenti posti a tutela della sicurezza stradale relativi alla manutenzione e costruzione delle strade.

Art. 14 del Codice della Strada-D.L.vo n. 285/1992 "Poteri e compiti degli Enti proprietari delle Strade".

Responsabilità Penali e Civili degli Amministratori, dei Dirigenti, dei Tecnici e del Personale preposto a garantire la Sicurezza Stradale.



Importanza del catasto delle segnaletica stradale: come può l'Ente Proprietario gestire le manutenzioni se non sanno cosa è installato sulla strada?



Improvvisazione per carenza di competenze: numero eccessivo di segnali in circa 10 m



Segnaletica di preavviso: irregolarità per eccesso di informazioni, errata impaginazione, difficile comprensione schema dell'intersezione

Considerato che la strada è un bene ad uso pubblico e che il suo utilizzo deve essere garantito in modo permanente e in condizioni di sicurezza, il controllo tecnico deve essere effettuato in modo tale da mantenerle costantemente efficienti.

Dagli Enti Proprietari dipende l'efficienza tecnica della strada, ottemperando alle Norme sulla costruzione e tutela delle strade, dell'organizzazione della circolazione e della segnaletica stradale (dall'art. 13 all'art. 45 del Codice della Strada), e anche quella di alcuni articoli del titolo primo (gli artt. 2, 4, 6, 7 e 10), ovvero la classificazione delle strade, la delimitazione dei centri abitati, la regolamentazione della circolazione, l'autorizzazione dei cantieri stradali e dei trasporti eccezionali.

L'importantissimo compito, introdotto dall'art. 14, comma 1, lett. c) relativo all'apposizione e alla manutenzione della segnaletica prescritta (art. 37 e 38, del Codice della Strada), ha un obiettivo funzionale, cioè, quello di far colloquiare la strada con gli utenti, preservandoli da pericoli ed insidie non percepibili.

In particolare, la responsabilità dell'Ente Proprietario della Strada contempla anche casi in cui l'utente assuma comportamenti scorretti a causa di assenza, insufficiente o inadeguata segnaletica.

La segnaletica stradale è l'elemento funzionale dell'infrastruttura che dialoga in modo attivo con l'utente per guidarla e informarla sui pericoli, le prescrizioni, e le indicazioni.

La sua inadeguatezza rende inefficace tale comunicazione, procurando incertezza e indecisione negli utenti della strada, causando numerosi sinistri.

L'attenzione costante e focalizzata sul patrimonio segnaletico delle strade gestite, deve basarsi sull'applicazione di procedure progettuali e manutentive sistematiche programmate (art. 13, comma 6 del Codice della Strada e art. 77, comma 2 del Regolamento Esecuzione) ottemperando a quanto sancito dall'art. 14 del Codice della Strada.

Con il comma 6 dell'art. 13 viene imposto l'obbligo a tutti gli Enti Proprietari di Strade di *"istituire e tenere aggiornati la cartografia, il catasto delle strade e loro pertinenze... compresi anche gli impianti e i servizi permanenti connessi alle esigenze della circolazione stradale"*; tra cui sono compresi tutti gli impianti di segnaletica stradale.

Per tale obbligo gli Enti proprietari devono attenersi alle modalità stabilite dal D.M. 01/06/2001 *"Modalità di istituzione e aggiornamento del catasto delle strade"*.



Assenza di manutenzione: segnaletica sbiadita, illeggibile e uso improprio del segnale fig. II 83, errato posizionamento



Carenza di progettazione e controllo: impiego improprio di pannello integrativo

Per la sicurezza stradale è essenziale che il gestore della strada allestisca il Catasto della segnaletica stradale informatizzata e, contestualmente, adotti per ogni intervento il verbale di installazione e manutenzione.

Quale contributo alla sicurezza stradale, sollecita il governo e parlamentari,
inviando loro la seguente bozza di lavoro.

FAC-SIMILE DI VERBALE PER L'INSTALLAZIONE E MANUTENZIONE DELLA SEGNALETICA STRADALE

testo aggiornato al 18 settembre 2022

CATASTO SEGNALETICA STRADALE INFORMATIZZATO

Verbale di installazione e/o rilievo

Verbale numero
eseguito il giorno

Inizio alle ore termine alle ore
da
alle dipendenze di
a seguito ordine di
protocollo datato
codice inserimento informatizzato
nome file
fotografia (panoramica davanti) n.
descrizione
fotografia (panoramica dal retro) n.
descrizione

Posizionamento

Nome completo (strada, piazza, slargo, viale, via, eccetera)
al numero civico
oppure progressiva chilometrica
classificazione della strada
ente proprietario della strada
ente gestore della strada
note

SEGNALETICA STRADALE VERTICALE, SEMAFORI

Numero progressivo
numero ordinanza istitutiva data
anno di fabbricazione
caratteristiche geometriche
dimensioni
tipo matricola

FAC SIMILE DI VERBALE PER L'INSTALLAZIONE E MANUTENZIONE DELLA SEGNALETICA STRADALE

autorizzazione Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti protocollo data
 omologazione Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti protocollo data
 segnaletica (indicare se prescrittiva, di indicazione o di pericolo)
 colorazione conforme alla norma UNI 12899-1
 figura Codice della Strada
 fabbricante
 autorizzazione fabbricante
 fornitore
 stato di conservazione
 pellicola segnale
 tipo di attacco al sostegno
 note

Informazioni sul sostegno

Numero tipo
 lunghezza
 tipo di attacco al suolo
 sezione
 dimensioni sezione
 stato di conservazione
 Figura Codice della Strada
 materiale
 note

SEGNALETICA STRADALE ORIZZONTALE

Colorazione della segnaletica
 colorazione conforme alla norma UNI 1436
 numero progressivo
 numero ordinanza istitutiva
 data
 conformità al Codice della Strada ai sensi dell'art. 78 Regolamento di esecuzione ed attuazione
 anno di fabbricazione
 caratteristiche geometriche
 dimensioni
 tipo
 figura Codice della Strada
 tipo vernice utilizzata
 autorizzazione fabbricante
 fornitore
 stato di conservazione
 note

I dati raccolti sono indispensabili agli stessi Enti Proprietari per una corretta programmazione tecnico-economica degli interventi di adeguamento e manutenzione che competono loro in base all'art. 14, comma 1/c del Codice della Strada:

- Rilevazione delle caratteristiche tecnico-funzionali e classificazione stradale;
- rilevazione delle problematiche e fattori di rischio;
- D.M. 01/06/2001 "Modalità di istituzione e aggiornamento del catasto delle strade" Catasto (Censimento) del patrimonio segnaletico esistente, con l'impiego di un Sistema Informativo Stradale dedicato, su base GIS (*geographic information system*), in conformità alla norma UNI 10951:
- ricognizione di tutta la segnaletica esistente (singolo impianto e singolo segnale) e del suo stato di manutenzione e di efficienza;
- verifica delle condizioni di impiego dei segnali stradali in opera e riscontro della loro durata ai fini della "vita utile";
- il riscontro sull'opportunità di eliminare segnali non congruenti, non necessari o non più rispondenti alle situazioni e condizioni della strada;
- la verifica della segnaletica in opera in rapporto alla disciplina prevista dai relativi provvedimenti amministrativi;
- il riesame e lo studio della effettiva esigenza di segnaletica per le specifiche situazioni di circolazione;
- la verifica periodica di valutazione della rispondenza della segnaletica di indicazione alle esigenze del traffico e alle necessità dell'utenza;
- la pianificazione, per aree omogenee, di sistemi di segnalamento appropriati, conformi alla normativa vigente e soprattutto di miglioramento dell'arredo della strada nell'interesse generale dell'utenza e della sicurezza stradale.
- redazione del *Progetto del Segnalamento Stradale* (art. 77, comma 2, del D.P.R. n. 495/1992 - paragrafo 6.2 della Direttiva Ministero LL.PP. 24/10/2000), successivo all'istituzione del catasto, (art. 13/6 del Codice della Strada) secondo le procedure stabilite dal suddetto D.M. 01/06/2001 - Ministero dei LL.PP.;
- verifica e istruttoria delle Ordinanze di cui all'art. 5, comma 3 del Codice della Strada-D.L.vo n. 285/1992 in conformità alla nuova disciplina di circolazione dei singoli Piani/Progetti di Segnalamento Stradale;
- pianificazione della manutenzione programmata tenendo conto della verifica della rispondenza della segnaletica esistente ai requisiti di congruenza, coerenza ed omogeneità previsti dal D.P.R. 495/92 e successive modifiche e integrazioni, nonché implementazione dell'esistente per garantire un maggior livello di fluidità e sicurezza della circolazione stradale.

Considerato che le *Ordinanze* (Art.5, comma 3) sono rese note al pubblico attraverso i prescritti segnali, è necessario che il Progetto di Segnalamento Stradale predisposto in ossequio a quanto sancito dall'art. 77, comma 2 del Reg.-D.P.R. n. 495/1992, successivo al catasto venga allegato al provvedimento.



Assenza di manutenzione in violazione dell'articolo 14, comma 1, del Codice della Strada



Tecnico specializzato nella fase di censimento informatizzato GIS con inserimento dati sul database cartografico



Sistema Informativo Territoriale
della Segnaletica Stradale
Provincia dell'AQUILA

STATO DI PROGETTO
SR5bis (AQ)
P0108

IMPIANTO					
Cod. Imp.: P0108	Tipo: Doppio palo con cartello (ELA)	Cod. Strada: SR5bis (AQ)	Km: 3+159	Dist. ciglio: 0,6	
Denominazione: SR5bis	Tipo Strada: C - Strada extraurbana secondaria	Civico:	Lato: DX		
Comp. amm.: PROVINCIA	Comp.deriv.: SR5bis (AQ)	Lat.: 42.316221	Long.: 13.430784	Quota SLM: 0	

SOSTEGNO			
Tipologia: Palo a "U"	Quantità: 2	Forma: Diritto	Materiale: Fe/Zn
Dimensioni: d60x330cm	Tipo fissaggi: Montato nel calcestruzzo	Stato Manutentivo*: ESO	

SEGNALE					
Codifica da C.d.S.: Figura II 273 Art. 131	Descrizione: Inizio centro abitato - CIVITA DI BAGNO				
faccia: 1	dimensioni: cm 200x70	materiale: Alluminio 25/10	classe: 2	scadenza al: 2012	
N.ordinanza:	in data:	Stato Manutentivo*: ESO-CON			
Installato da:	Costruito da:				
in data : 01/01/2002	in data : 2002				
produttore pellicola:					

SEGNALE					
Codifica da C.d.S.: Figura II 273 Art. 131	Descrizione: Inizio centro abitato - CIVITA DI BAGNO				
faccia: 1	dimensioni: cm 200x70	materiale: Alluminio 25/10	classe: 2	scadenza al:	
N.ordinanza:	in data:	Stato Manutentivo*: NI			
Installato da:	Costruito da:				
in data :	in data :				
produttore pellicola:					



Sistema Informativo Territoriale
della Segnaletica Stradale
Provincia dell'AQUILA

STATO DI FATTO
SR5bis (AQ)
P0108

IMPIANTO					
Cod. Imp.: P0108	Tipo: Doppio palo con cartello	Cod. Strada: SR5bis (AQ)	Km: 3+159	Dist. ciglio: 0,6	
Denominazione: SR5bis	Tipo Strada: C - Strada extraurbana secondaria	Civico:	Lato: DX		
Comp. amm.: PROVINCIA	Comp.deriv.: SR5bis (AQ)	Lat.: 42.316221	Long.: 13.430784	Quota SLM: 0	

SOSTEGNO			
Tipologia: Palo a "U"	Quantità: 2	Forma: Diritto	Materiale: Fe/Zn
Dimensioni: d60x330cm	Tipo fissaggi: Montato nel calcestruzzo		

SEGNALE					
Codifica da C.d.S.: Figura II 273 Art. 131	Descrizione: Inizio centro abitato - CIVITA DI BAGNO				
faccia: 1	dimensioni: cm 200x70	materiale: Alluminio 25/10	classe: 2	scadenza al: 2012	
N.ordinanza:	in data:	Stato Manutentivo*: ESO-CON			
Installato da:	Costruito da:				
in data : 01/01/2002	in data : 2002				
produttore pellicola:					

Con il Progetto di Segnalamento Stradale allegato all'Ordinanza, gli Amministratori, i Funzionari e i Tecnici dell'Ente Proprietario della Strada, ottemperano correttamente a quanto sancito dall'art. 14, comma 1/c e giustificano le scelte attuate con motivazioni puntuali che tutelano il loro operato e le loro responsabilità penali e civili.

In caso di sinistro stradale, un'Ordinanza ben istruita e tecnicamente motivata con un Progetto di Segnalamento Stradale, agevola il lavoro del Magistrato (Consulenti Tecnici da esso incaricati) nel confutare il buon operato dell'Ente o, in caso contrario, ad evidenziare l'eventuale omissione o negligenza degli autori.

Non è evento raro né occasionale che la segnaletica stradale sia assente o non risulti conforme alle prescrizioni di legge e che queste carenze si trasformino in cause di incidentalità; in questi casi, l'Ente e per suo conto gli Amministratori, i Funzionari e i Tecnici addetti, sono da considerarsi responsabili civilmente e penalmente per gli inadempimenti normativi.

Per questa ragione, il Per. Ind. Giuseppe Gadaleta Tecnico esperto di Settore – Circolazione Segnaletica e Sicurezza Stradale associato A.I.P.S.S. e Assosegnaletica, in qualità di relatore in diversi corsi di formazione e aggiornamento con rilascio di C.F.P. per Dirigenti e Tecnici degli Enti Proprietari di strade, – oltre a ripetere quali sono gli obblighi degli Enti (massima cura per il mantenimento del patrimonio stradale), ne descrive le competenze anche in materia di segnaletica.

L'art. 5 del Codice della Strada stabilisce, infatti, che tutti i poteri di regolamentazione della circolazione delle strade sono dell'Ente Proprietario della Strada.

Ne consegue che il Tecnico e/o Funzionario dell'Ente deve gestire "la Circolazione Stradale" attraverso le succitate attività, propedeutiche all'emanazione di "Ordinanze Motivate" (art. 5 comma 3 Codice della Strada), che sono rese note all'utente con la segnaletica stradale.

È su questo atto che il Tecnico e/o il Funzionario preposto costruisce e giustifica un determinato provvedimento, anche a tutela delle proprie responsabilità in difesa di eventuali problemi di fronte all'Autorità Giudiziaria.

Sanas		A2-Autostrada del Mediterraneo		STATO DI FATTO	
Area Compartimentale Autostrada del Mediterraneo		SISTEMA INFORMATIVO DELLA SEGNALETICA		A2 (SA)	
				A01881Tav.6	
IMPIANTO		Cod. Impianto: A0188	Tipo: Doppio palo con controvento	Cod. Strada: A2 (SA)	Km:
Denominazione: Ficciano		Tipo Strada: A - Autostrada	Civico:	Lato:	
Comp. amministrativa: ANASCSUS		Comp. derivata: A2 (SA)	Latitudine: 482132,4912	Longitudine: 4512893,5085	
SOSTEGNI		Tipologia: Palo tubolare zincato antirotazione	Quantità: 2	Forma: Diritto	Materiale: Fe/Zn
Dimensioni: ø90x600cm		Tipo fissaggi: Montato nel terreno			
SOSTEGNI		Tipologia: Palo tubolare zincato antirotazione (C)	Quantità: 2	Forma: Diritto	Materiale: Fe/Zn
Dimensioni: ø90x550cm		Tipo fissaggi: Montato nel terreno			
SEGNALI		Codifica da C.d.S.: Figura II 235 Art. 127			
		Descrizione: A2 - INIZIO COMPETENZA			
facca: 1		dimensioni: cm 300x300	materiale: Alluminio 25/10	classe: 2	scadenza al: 2027
N.ordinanza:		In data:			
Installato da: SI.SE		Costruito da: SI.SE			
In data: 22/06/2017		In data: 2017			

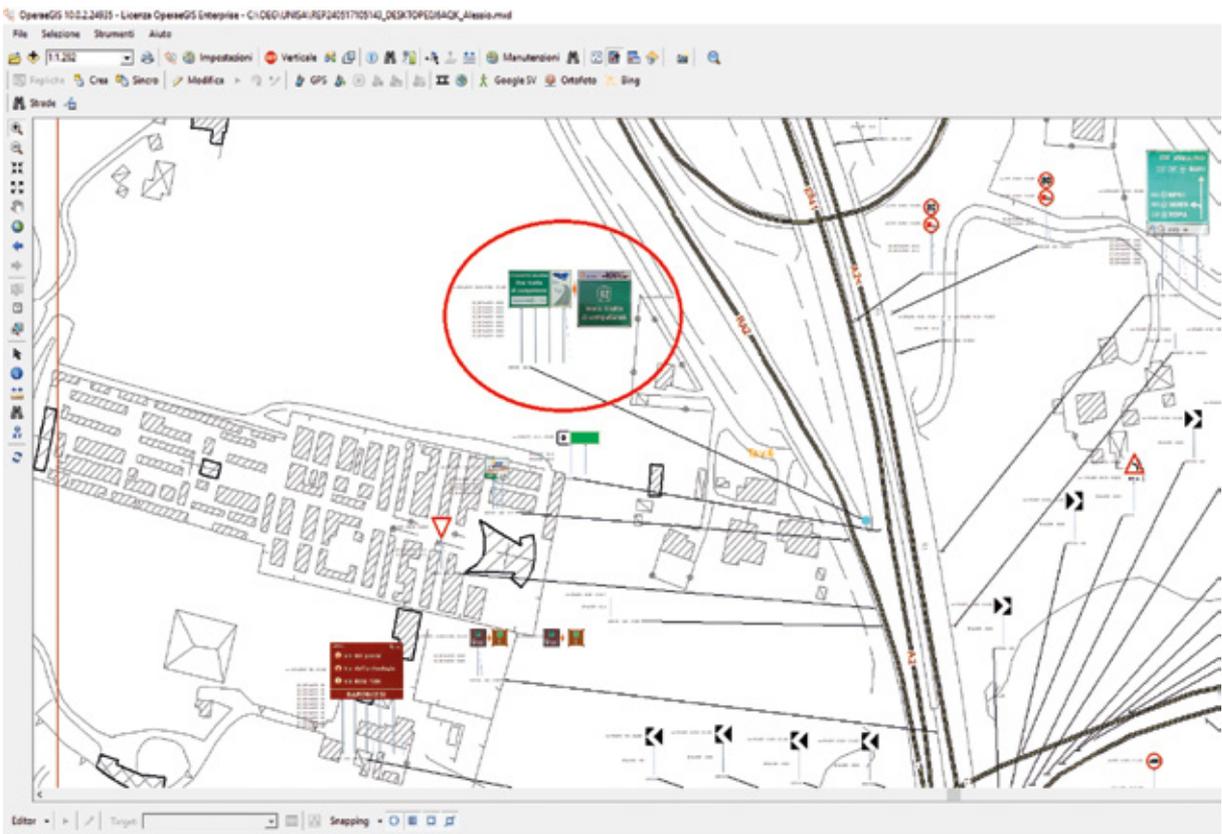



Scheda impianto informatizzato

Il tecnico deve essere anche consapevole che, nel corso del tempo i segnali stradali si deteriorano in modo naturale e previsto. Per fare un esempio concreto, in particolare con riferimento alla rifrangenza delle pellicole, il segnale non più chiaramente visibile – né di notte né di giorno – diventa elemento di indagine da parte della Magistratura nel caso di un eventuale incidente mortale. Per le responsabilità riconducibili alla scarsa o totale assenza di manutenzione anche della segnaletica stradale, può infatti configurarsi l'ipotesi di "reato di omicidio stradale". La programmazione della manutenzione, che i Gestori di strade purtroppo non riescono ancora a gestire in modo appropriato, dipende essenzialmente dalla mancata istituzione del Catasto della Segnaletica (art. 13, comma 6, Codice della Strada).



Sistema di gestione con database cartografico GIS, condivisibile in rete ed in simultanea con tutti i tecnici interessati



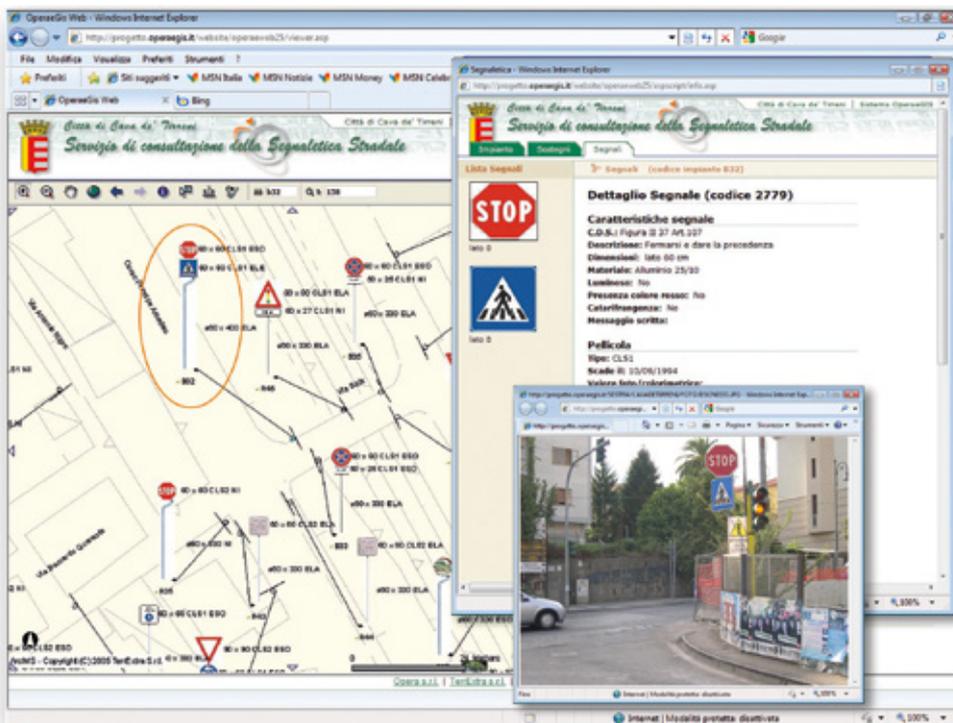
Esempio di database cartografico GIS con localizzazione e dati per ogni impianto segnaletico

Conoscere il proprio patrimonio segnaletico deve diventare una pratica abituale nello svolgimento dei propri compiti di amministratore della cosa pubblica come la strada, che deve essere mantenuta tecnicamente efficiente per garantire costantemente la fluidità e la sicurezza della circolazione stradale (ar. 14, Codice della Strada). Ecco perché è essenziale che ogni Comune debba gestire le strade in maniera efficace, efficiente e legittima.

A tale fine è indispensabile per ogni Comune costituire e tenere aggiornato il catasto informatizzato delle strade e della segnaletica, regolamentare la circolazione sulla base di un progetto da elaborare tenendo conto che la segnaletica è efficace solo se l'utente della strada può percepire agevolmente e tempestivamente il relativo flusso informativo adeguandosi alla prescrizione senza pericolo per la propria e l'altrui sicurezza.

L'uso della segnaletica dev'essere limitato ai casi in cui sia davvero necessario, occorre garantirne la visibilità rispetto all'ambiente circostante nonché l'adeguato illuminamento e luminanza.

La preventiva progettazione consente altresì all'ente proprietario della strada di coordinare la regolamentazione della circolazione su tutto il territorio, gestire in modo più efficiente ed economico le proprie risorse pianificando tempi e costi della manutenzione sulla base delle caratteristiche tecniche dei prodotti impiegati e della curva prestazionale dei materiali e dei tempi di usura.



Esempio di database cartografico GIS per la gestione del catasto della segnaletica stradale con inserimento anche di foto del contesto ambientale

INFO



Studio Tecnico Gadaleta

Circolazione segnaletica e sicurezza stradale
st.gadaleta@gmail.com - 348 7086004



Lo Studio con Operae Gis svolgono attività di Progettazione del Segnalamento Stradale (art. 77, comma 2, D.P.R. n. 495/1992) con l'ausilio di un Sistema Informativo Stradale in ambiente G.I.S. in conformità alle modalità stabilite dal D.M. 01/06/2001. Opera in ambito nazionale e significativi risultati positivi sono stati conseguiti c/o diversi Enti in ambito nazionale (ANAS, Comuni, Province, Aeroporti, eccetera).

LA SICUREZZA STRADALE

Soluzioni al problema della sicurezza sulle strade

Un nuovo impegno: LA SICUREZZA STRADALE

Alla luce del successo conseguito dal manuale "L'Autoprotezione nelle Emergenze" l'Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI ci ha coinvolti in un nuovo impegno: la realizzazione e diffusione del libro su "La sicurezza stradale".

Il libro è stato prodotto in occasione del 2° Salone Internazionale della Sicurezza Stradale (Rimini, 11-14 novembre 2004) quale luogo idoneo alla diffusione della informazione / formazione, proseguendo il cammino iniziato dall'Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI nel 2003 a Verona.

Le **soluzioni** sono tradotte anche in inglese perché l'Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI chiede al Governo ed ai Pubblici Amministratori di adottarle al fine di ridurre drasticamente gli 8.000 morti che ogni anno generano le strade italiane a causa della cattiva segnaletica stradale, degli autoveicoli difettosi, della guida scorretta.

Per contribuire alla sicurezza del guidatore, nel libro vi sono le "Pagine utili" con numeri di telefono e siti web utili per evitare di intraprendere un viaggio senza le adeguate conoscenze delle condizioni meteorologiche e della situazione autostradale.

In conclusione occorre rilevare che attualmente i dati che le Istituzioni hanno a disposizione sono obsoleti (infatti si riferiscono al 2002) nonché difformi tra Istituzione ed Istituzione e questo avviene perché in Italia non è stato istituito un Registro Specifico sulle morti a seguito di incidenti stradali.

L'esigenza di istituire i Registri Specifici va oltre la Causa di Morte per Incidente Stradale perché in occasione del 1° Salone Internazionale della Sicurezza Stradale (Verona, 2003), insieme ai dati dei morti in incidenti stradali, fu fornito il dato dei morti per CADUTE ACCIDENTALI!

Incredibile ma purtroppo vero: in Italia ogni ora muore un essere umano per incidente stradale e nello stesso momento ne muore un altro per caduta accidentale.

In sintesi, ogni anno sparisce in Italia un paese di 8.000 abitanti per incidenti stradali ed un altro paese di oltre 8.000 abitanti per cadute accidentali.

Detti dati dovrebbero far sì che il Governo in carica attivasse subito un Registro Specifico per ogni causa di morte in modo da conoscere in tempo reale i dati, produrre rapide analisi e soprattutto mettere in campo opportune e efficaci soluzioni.

Nel sito web www.lorenzotomassoli.it e nel sito web www.coordinamentocamperisti.it saranno inseriti gli aggiornamenti che potranno essere estratti in modo semplice e rapido.

Lorenzo Tomassoli



Nuove materie primarie d'insegnamento: Codice della Strada, Educazione Civica...

Coinvolgimento delle Compagnie Assicuratrici nella Campagna per la Sicurezza

PREMESSA

Avete mai pensato a quanto tempo si passa sulle strade guidando o facendosi trasportare?

Ore ed ore ogni giorno per il trasferimento giornaliero da casa all'ambiente di lavoro e viceversa.

Un numero di ore che aumenta geometricamente per coloro che usano l'automobile come strumento di lavoro e per coloro che abitano fuori dal caos cittadino. Le ore diventano giorni allorquando si attiva la fruizione del tempo libero.

Viaggiare sulle strade ci coinvolge nei relativi rischi e che molti non sanno che sono rischi da vera e propria guerra.

Decidete voi se un caduto ogni 60 minuti non è un dato da lotta armata. Pensate che questo caduto è disteso sulle strade italiane ed il prossimo potreste essere voi che ci leggete.

A causa degli incidenti stradali si registrano ogni anno nel nostro Paese ben 8.000 morti, 20.000 invalidi, 170.000 ricoverati in ospedale e 600.000 prestazioni di pronto soccorso non seguite da ricovero, costi sociali ed economici che si aggirano ad oltre 20 miliardi di euro all'anno.

Una mortalità che coinvolge principalmente i giovani tra i 15 ed i 29 anni.

Circa 100.000 giovani sono morti sull'asfalto dal 1970 ad oggi: un esercito di giovani tolti agli affetti ed allo sviluppo del Paese.

Inoltre, vale ricordare che gli incidenti stradali sono la prima causa di morte per la popolazione maschile sotto i quaranta anni.

Nel luglio 2004, l'Associazione Firenze, Cittadini per Vivere la Città (<http://www.viverelacitta.it/firenze.htm>), prendendo atto che fra le cause degli incidenti tra i giovani sono presenti l'uso e l'abuso di alcool, ha chiesto al Governo una legge che imponga ai Pubblici Amministratori di concedere in uso il suolo pubblico e/o pubblici edifici per manifestazioni, ponendo come limitazione la NON SOMMINISTRAZIONE DI ALCOLICI.

In parole povere, un intervento per sviluppare il bere di spremute di frutta al fine di accrescere la sicurezza stradale, la corretta alimentazione, la sicurezza pubblica.

In particolare, prevedere la NON SOMMINISTRAZIONE DI ALCOLICI allorquando il Pubblico Amministratore concede degli sconti sulla tariffa di occupazione del suolo pubblico e/o affitta un edificio.

È stato fatto presente che il somministrare alcolici, in particolare nelle manifestazioni che attraggono i giovani dai 18 ai 25 anni:

- attiva un potenziale pericolo per la sicurezza stradale in quanto la maggior parte di loro utilizza la motocicletta;
- esalta la competizione tra i giovani, scatenando risse per futili motivi, inficiando l'ordine pubblico;
- non è un messaggio positivo per una corretta alimentazione.

L'Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI, visto il successo del manuale "L'autoprotezione nelle emergenze - Come comportarsi prima, durante e dopo un'emergenza", mi ha incaricato di affrontare la tematica della sicurezza stradale ed il risultato è questo libro diretto sia agli Amministratori Pubblici e sia ai cittadini.

Un libro diviso in tre parti:

- nella prima parte le soluzioni che parlamentari e gestori delle strade, a nostro parere, devono attivare per ridurre in modo sensibile il numero degli incidenti;
- nella seconda parte le indicazioni per chi guida un veicolo (riprese dal manuale "L'autoprotezione nelle emergenze - Come comportarsi prima, durante e dopo un'emergenza");
- nella terza parte una limitata riproposta degli articoli inerenti la circolazione stradale apparsi sulla rivista *inCAMPER*.

Con questo intervento l'Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI continua la sua attività di sensibilizzazione su temi vitali per un vivere civile e per lo sviluppo del nostro Paese e dell'Europa.

Anche in questa occasione, come è avvenuto in modo meraviglioso per il manuale "L'autoprotezione nelle emergenze - Come comportarsi prima, durante e dopo un'emergenza", ci auguriamo che gli organi di informazione, le istituzioni, le associazioni ed i cittadini, intervengano per un'ampia diffusione di questo lavoro.

Un obiettivo importante è per noi il poter raggiungere i ragazzi che si apprestano agli esami per la patente di guida in modo da renderli attori di una guida responsabile e partecipata al vivere civile

Riccardo Romeo Jasinski

Soluzione da adottare n° 1

Creare un sito Internet, consultabile da tutti, con l'elenco dei punti dove avvengono incidenti.

Una banca dati informatizzata, aggiornata in tempo reale, tra Forze di Polizia ed Assicurazioni affinché sia possibile al cittadino comprendere se nel suo percorso vi sono particolari rischi.

Oltre l'informazione per il cittadino, dette informazioni dovrebbero essere utilizzate da una piccola squadra locale (addetti del Comune e/o della Provincia e/o della Regione e/o della M.C.T.C. Provinciale) che interviene tempestivamente per analizzare se in quel tratto stradale la segnaletica stradale è conforme al Codice della Strada e per valutare se vi sono suggerimenti operativi per attivare l'Ente Gestore al fine di evitare il ripetersi del pericolo.



Soluzione da adottare n° 2

Integrare la Direttiva 24 ottobre 2000 del Ministero dei Lavori Pubblici (vedere da pagina 26 a pagina 56 della Gazzetta Ufficiale n. 301 del 28 dicembre 2000) con un rigo, il seguente: "Il Pubblico Amministratore che non ottempera a quanto previsto dal Codice della Strada in materia di segnaletica stradale è punito a titolo personale con la sanzione amministrativa di 5.000 euro oppure, nei casi più gravi e ove sussista reiterazione, con la reclusione".



Soluzione da adottare n° 3a

Di emanare una normativa che obbliga gli addetti della M.C.T.C. Provinciale (incrementandone ovviamente gli organici con appositi concorsi) oppure gli agenti accertatori che intervengono in caso di incidente, a rilevare quanto segue:

- la segnaletica stradale era oggetto di un progetto ed insisteva come regolamentato dal Codice della Strada e dal relativo Regolamento di Esecuzione, a partire dall'impatto ed indietro di 200 metri?



Soluzione da adottare n° 3b

- la sede stradale era stata progettata come previsto dal Codice della Strada e dalle normative, a partire dall'impatto ed indietro di 200 metri?



Soluzione da adottare n° 3c

c) la sede stradale e le pertinenze erano in uno stato ottimale di manutenzione, a partire dall'impatto ed indietro di 200 metri?



Soluzione da adottare n° 3d

d) l'illuminazione diretta e/o indiretta attivava problemi al guidatore, a partire dall'impatto ed indietro di 200 metri?



Soluzione da adottare n° 3e

e) l'autoveicolo rientrava tra quelli oggetto di segnalazioni per difetti?

**Soluzione da adottare n° 3f**

f) l'autoveicolo era in perfetto stato di manutenzione nonché in circolazione come previsto dal Codice della Strada e dal relativo Regolamento, in particolare riguardo al carico?



Soluzione da adottare n° 3g

g) il guidatore era oggetto di limitazioni per motivi di salute?



Soluzione da adottare n° 3h

h) il guidatore era in perfetto stato di salute?



Soluzione da adottare n° 4

Allestire sulle autostrade e superstrade, almeno ogni 15 Km, aree di sosta e ristoro.

Aree che non siano un pit stop dove si accalcano decine e decine di veicoli sotto il sole, piene di sporcizia e rifiuti, ma siano aree "umane" facilmente accessibili da chi è colpito dalla stanchezza durante il viaggio.



Soluzione da adottare n° 5

Verificare che le corsie di emergenza autostradali abbiano una larghezza utile a consentire, ai cittadini con disabilità ed a chi si trova in emergenza, di operare in sicurezza.

Provvedere alla installazione di reti di sicurezza sotto i viadotti ove le corsie non siano unite tra loro.



Soluzione da adottare n° 6

Obbligare la Società Autostrade ad aprire automaticamente, lasciando transitare gratuitamente gli autoveicoli, non appena gli autoveicoli in coda anche su una sola porta superano i 50 metri.

In alternativa, demandare alle autorità di Polizia la decisione di aprire i caselli e/o obbligare i veicoli all'uscita allorquando si attiva un pericolo per la pubblica sicurezza (fattori meteorologici imprevisi, incidenti stradali, flussi di traffico non più gestibili eccetera).



Soluzione da adottare n° 7

Adeguare le Strade Statali e provinciali per avere una alternativa alla autostrada. In parole povere, imitare la nostra vicina Francia dove le NR sono una vera alternativa all'autostrada. Un programma di vera manutenzione che trasformi la spesa in investimento mentre per le nuove, insieme alla progettazione, varare il programma di manutenzione ordinaria con tempi e costi.



IL CASO / L'astato si è sciolto e un tratto di trenta metri dovrà essere rifatto. Traffico paralizzato

Nube tossica in autostrada

PRIMO PIANO: SCIAGURA SULL'A-1

IL PUNTO Il veleno nella coda

L'INCIDENTE / Due morti vicino a Modena

Fiamme e sangue fra tir Sull'Autosole non si passa

ESODO DI NATALE

L'INCIDENTE / Tre morti, decine i feriti

L'Italia si regala un maxi-ingorgo Strage sull'Autosole avvolta nella nebbia

LA TETTIBILITÀ / Conoscere di un viaggio da dicembre lungo la A1 tra Emilia e Toscana. «Chi non ha fretta»

«Tre ore per fare venti chilometri»

MALTEMPO / Alla prima nevicata l'Italia si divide a metà. Toscana assediata dal gelo

Autosole, inferno bianco

L'INTERVISTA / Il responsabile di 'Autostrade'

«Troppe strade trappola Ma lavoriamo per voi»

IL GROVIGLIO DI LAMIEHE

Trappola nebbia Sangue sull'A1

L'INTERVISTA / Scattati i nuovi obblighi

«I divieti sono già in vigore Ma ancora nessuno lo sa»

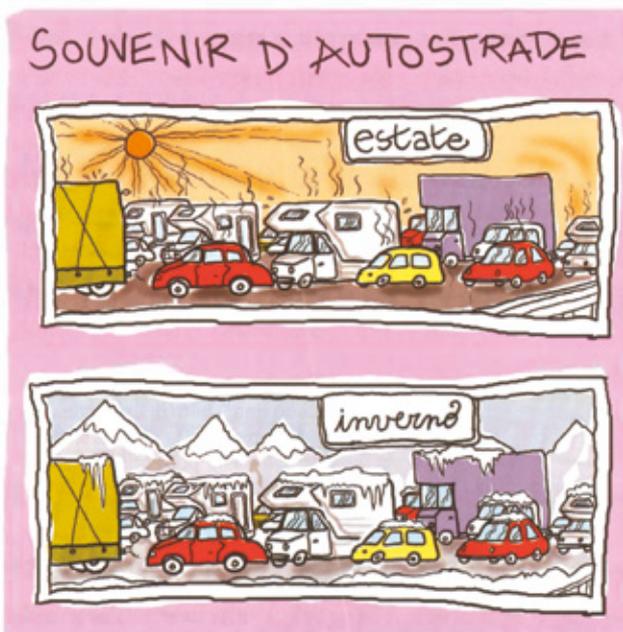
PRIMO PIANO FIRENZE

IL FATTO / L'allarme è rimbalzato alla protezione civile di Firenze e Bologna. Scattano i soccorsi

Quattro ore d'inferno sotto il sole

MERCOLEDÌ NERO / Traffico paralizzato, mezzi devianti, visibilità ordinaria sotto assedio

Inferno sulla Superstrada



Soluzione da adottare n° 8

Programmare la manutenzione delle strade urbane ed extra-urbane, eliminando inutili marciapiedi e cordoli.

Al contrario, mantenere i marciapiedi in particolari situazioni per la protezione dei pedoni, in strade di particolare struttura o traffico.



Soluzione da adottare n° 9

Rimozione dei semafori inutili e/o sostituirli con rotatorie.



Soluzione da adottare n° 10

Far presidiare dalle forze di Polizia Municipale i luoghi ove i cittadini hanno segnalato una situazione di pericolo (discoteche, i viali trasformati in circuiti eccetera).



Soluzione da adottare n° 11

Rimozione della miriade di segnaletiche stradali verticali che impediscono di percepire le utili limitazioni alla circolazione stradale.

Verificare se le segnaletiche stradali verticali sono installate alle distanze previste dal Codice della Strada e dal relativo Regolamento di Esecuzione e se vi sia contestualmente anche la presenza di segnaletica stradale orizzontale.



Soluzione da adottare n° 12

Rimuovere le limitazioni di velocità che offendono l'intelligenza pratica del cittadino, ponendo dei limiti di velocità ragionevoli, stabiliti da tecnici veramente competenti.

Obbligo alla rimozione della segnaletica provvisoria per lavori allorquando i lavori cessano e/o sono interrotti.

Obbligo alla manutenzione autostradale anche in occasione di lavori di ristrutturazione (sull'autostrada in Calabria, con la scusa dei lavori in corso, non è stato reintegrato il 60% dei catarifrangenti mancanti sui guardrail, non è stata tagliata la vegetazione che copre la segnaletica verticale e/o occupa la corsia di emergenza, le rare colonnine SOS sono semidistrutte, eccetera).



Soluzione da adottare n° 13

Posizionare gli autovelox in modo visibile per essere la prevenzione prevista dal Codice della Strada, sanzionando chi li installa in modo diverso.



Soluzione da adottare n° 14

Incentivare l'uso delle cinture di sicurezza e dei caschi, facendo praticare sostanziosi sconti nelle polizze assicurative.



Soluzione da adottare n° 15

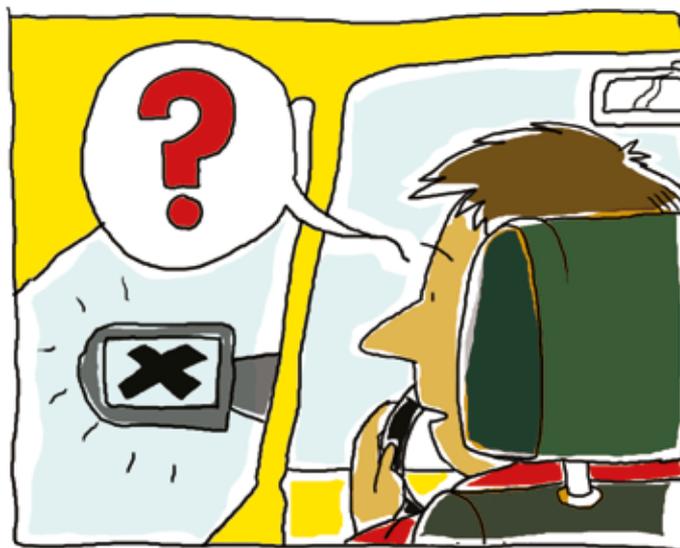
Dimostrare al cittadino che la legge vale per tutti, intervenendo con una sanzione nei confronti dei guidatori di mezzi pubblici e della polizia che non si allacciano le cinture.

Purtroppo oggi, sono stati esentati da una modifica al Codice della Strada.



Soluzione da adottare n° 16

Bloccare la vendita di autoveicoli che, nonostante lo specchio interno e quelli esterni, hanno un angolo "buio".



INOLTRE...

Prima e durante un lungo viaggio ▶▶



sosta in corsia di emergenza solo per effettiva necessità



controlla preventivamente la pressione dei pneumatici, impianto elettrico, livello carburante, lubrificante e liquido tergivetro



non pregiudicare la stabilità del veicolo, specie in frenata, con carichi eccessivi o maldisposti



rispetta il Codice della Strada specie per quanto riguarda il sorpasso, la precedenza, la velocità e distanza di sicurezza, cambiamento di direzione, diffidando della propria presunta abilità di guidatori.

PUNTI IN MENO... A CHI?

Codice della Strada: bisognerebbe assegnare una patente a punti a tecnici e funzionari pubblici, detraendo loro punti ogni volta che stilano una norma errata e/o incompleta

Articolo estratto dalla rivista inCAMPER numero 92 novembre-dicembre 2003

COMUNICATO STAMPA - 13 settembre 2003

Risultando evidente che i tecnici e/o funzionari della Pubblica Amministrazione operano spesso senza alcun tipo di sensibilità e competenza giuridica, evitando di contribuire al volere del legislatore con i necessari suggerimenti tecnici atti ad evitare l'emanazione di normative atte a creare caos e oneri per lo Stato e disagi e costi per il cittadino.

Visto che le normative emanate negli ultimi anni spesso si sono rivelate caotiche, tanto da creare incredibili oneri allo Stato e disagi ai cittadini.

Dato per certo che le notizie fornite nella NEWSLETTER DEL VIGILE n. 13 del 12 settembre 2003 a cura di Maurizio Marchi corrisponda al vero.

Riteniamo inderogabile che il Governo assegni, come ha messo in atto per i cittadini autisti, un determinato punteggio a tutti i Tecnici e/o Funzionari Pubblici, prevedendo l'applicazione di detrazioni ogni qual volta si evidenzia un loro errore. In parole semplici, si tratterebbe di applicare delle detrazioni a tutti i Tecnici e/o Funzionari Pubblici e, una volta esauriti i punti assegnati, si attivi l'automatica sospensione dal lavoro e l'attivazione di un corso di aggiornamento a carico del Tecnico e/o Funzionario Pubblico, alla stessa stregua di quanto previsto per i cittadini autisti.

Nel caso il Tecnico sia un consulente esterno, l'esclusione da incarichi pubblici per un periodo di 10 anni.

Visto quanto ci costano gli errori, meglio dire orrori, dei Tecnici e/o Dirigenti pubblici, attendiamo che un Presidente del Consiglio, sicuramente aziendalista, abbia il coraggio civile di adottare tempestivamente detto inderogabile provvedimento.

Ecco i punti che i tecnici hanno evidenziato in occasione della NEWSLETTER DEL VIGILE n. 13 del 12 settembre 2003 a cura di Maurizio Marchi.

VEICOLI ELETTRICI

Il problema è noto e di non poco conto! Decine di "strani" veicoli elettrici che sciamano nei luoghi di vacanza e di sovente anche in città; veicoli che sembrano biciclette, ma che non hanno la pedalata assistita (essenziale al fine della classificazione di velocipede); veicoli che ricordano i fumetti di Eta Beta!

Quali le prescrizioni da osservare?

Il Ministero dell'Interno e quello delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno precisato che:

- a) i "monopattini elettrici" devono considerarsi "acceleratori di velocità" la cui circolazione è vietata, ai sensi del Codice della Strada, sia sulla strada sia sulle piste ciclabili;
- b) occorre distinguere, ai sensi e per gli effetti del Codice della Strada, tra il "velocipede a motore anche se ad alimentazione elettrica e disinseribile" che è assimilato a un ciclomotore, e il "velocipede con pedalata assistita elettricamente" che, invece, è assimilato a un "velocipede" e quindi non segue le regole previste per i ciclomotori; Per completezza d'informazione è opportuno precisare che con Nota prot. 2921-MOT2/D del 23 luglio 2003, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha richiamato l'attenzione sulla definizione di velocipedi e della conseguente non necessità di uso del casco.

In materia deve esserci veramente molta confusione, e per questo su istanza della Polizia Municipale di Rimini, con provvedimento n. 12208, il Garante della Pubblicità e del Mercato è intervenuto vietando la pubblicità di un veicolo che veniva erroneamente individuato come autorizzato alla circolazione su strada.

PATENTINO PER I CICLOMOTORI

Considerato che per conseguire il già ribattezzato "patentino per ciclomotori" occorre aver compiuto quattordici anni, viene meno la possibilità per le scuole medie inferiori di organizzare i corsi: questo perché una buona parte degli studenti compie i quattordici anni dopo aver terminato la terza media e la rimanente parte li compie nella seconda parte dell'ultimo anno scolastico (quando cioè si rischierebbe di fare mancare i tempi tecnici per organizzare un corso anche in considerazione dell'inopportunità di prevederlo "sotto esami").

E infatti fin dall'inizio la possibilità di organizzare tali corsi è stata riservata (oltre che alle autoscuole) alle istituzioni di istruzione secondaria.

Il programma dei corsi è stato stabilito col DECRETO 30 giugno 2003 - Programma dei corsi e procedure d'esame per il conseguimento del certificato di idoneità per la guida dei ciclomotori.

Certamente una precisazione nel testo del decreto sarebbe stata utile ad evitare dubbi e perplessità: non si nota infatti alcun riferimento al grado di scuola che può organizzare corsi.

La risposta va però cercata nel comma 11 BIS dell'articolo 116 dove si legge che la possibilità di organizzare corsi per conseguire il "patentino" è tale solamente per le istituzioni di istruzione secondaria.

Ma istruzione secondaria di primo o secondo grado? Inferiore o superiore?

Questi termini vengono usati spesso anche nei documenti ufficiali del ministero. In pratica sembra possibile organizzare "pur con le problematiche sopra evidenziate" corsi per il patentino per ciclomotori anche nelle scuola media non superiore.

Allo stesso modo non sembrano esservi ostacoli alla partecipazione al corso anche prima di aver compiuto il quattordicesimo anno di età: purché l'esame sia però sostenuto al compimento di 14 anni.

Resta però da vedere quanto tempo prima il corso può essere effettuato anche in prima media?!?

Saranno necessari ed opportuni chiarimenti ministeriali.

Applicabilità dell'articolo 146 (con relativa decurtazione punti) anche alla segnaletica verticale, istituita ai sensi articolo 6 e 7 C.d.S.

L'art. 146 C.d.S., al comma 2, dispone: "Chiunque non osserva i comportamenti indicati dalla segnaletica stradale è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 33,60 a euro 137,55. Sono fatte salve le particolari sanzioni previste dagli artt. 6 e 7 nonché dall'articolo 191 comma 4".

In pratica questo significherebbe che tutti i comportamenti non conformi alla segnaletica stradale andrebbero sanzionati (anche) in relazione con l'articolo 146 comma 2 C.d.S.

In pratica, secondo l'interpretazione più rigorosa del codice della strada, non vi sarebbe decurtazione di punteggio solo per il mancato rispetto dei segnali di divieto di sosta e di fermata, ma per tutte le altre violazioni alla segnaletica consegnerà sempre la penalità di due punti.

Questa interpretazione, attualmente seguita dalla scuola regionale di Polizia locale Emilia Romagna, non è condivisa dal Ministero Interno che ritiene invece applicabile l'articolo 6 e 7 con le medesime modalità seguite prima che si ponesse il problema della patente a punti.

ALTRE NOTIZIE UTILI

TELELASER - Le dichiarazioni dei verbalizzanti inserite sul verbale attestanti la regolare funzionalità ed efficienza del dispositivo hanno valore di prova privilegiata a norma dell'art. 2700 C.C. e pertanto non può formare oggetto di discussione in sede di legittimità.

Lo ha stabilito la Cassazione, sez. I civile, con sentenza 05.11.2002 n° 15446.

AMBIENTE - Con DPCM 8 luglio 2003 sono stati fissati i limiti di esposizione, dei valori di attenzione e degli obiettivi di qualità per la protezione della popolazione dalle esposizioni a campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici generati a frequenze comprese tra 100 kHz e 300 GHz.

STRANIERI - Allo straniero clandestino non è applicabile il reato di omessa esibizione di documento stante l'impossibilità di farlo proprio in ragione della sua condizione di clandestinità. Lo ha deciso la Corte di cassazione Sezione VI penale con sentenza n. 31990 del 29 luglio 2003.



ENTRA IN AZIONE
Passando dalla condivisibilità
alla condivisione attiva



Al fine di proseguire nelle battaglie quotidiane per conseguire altre vittorie, che ci porteranno a festeggiare quella finale, non solo serve la tua iscrizione ma è essenziale che convinci a iscriversi anche un solo camperista.

RICORDA AI CAMPERISTI CHE:

1. serve la loro partecipazione, perché ogni battaglia richiede enormi risorse economiche;
2. per partecipare alla "vittoria finale" basta versare anche soli 20 euro, se si ha una mail, oppure soli 35 euro. Basta solo un minuto per aprire www.coordinamentocamperisti.it cliccare su PayPal (commissione a carico dell'associazione) oppure effettuando un bonifico sul nostro IBAN IT11D0303202805010000091123;
3. siamo in azione solo grazie al contributo derivante dalle iscrizioni: infatti, NON riceviamo finanziamenti pubblici, NON fruiamo di agevolazioni fiscali, NON vendiamo beni e/o servizi, NON incassiamo per pubblicità e/o altro;
4. associandosi entro potrà ricevere IN OMAGGIO la tessera del TOURING CLUB ITALIANO e undici numeri della rivista TOURING (omaggio riservato ai primi 20.000 associati).



COSA FARE QUANDO: PARCHEGGI E RITorni AL PARCHEGGIO CONSEgni IL TUO VEICOLO AD ALTRI E NE RIENTRI IN POSSESSO

Con il cellulare filma e scatta delle foto al contachilometri, ai quattro lati e alla parte superiore del veicolo.

Inoltre, quando sosti, posizionati a ognuno dei quattro angoli del parcheggio per effettuare una panoramica, filmando e fotografando (in quest'ultima precauzione attivando, tra le opzioni della fotocamera, la "filigrana" con data e ora dello scatto). Filma e/o fotografa anche la segnaletica stradale verticale ivi presente.

Avrai dedicato pochi minuti che si riveleranno utilissimi qualora:

- ricevesti una contravvenzione quando invece avevi parcheggiato nel rispetto del Codice della Strada;
- in quale data e orario hai rinvenuto un danno al veicolo;
- il periodo e i chilometri nei quali il veicolo non era in tuo possesso.

**QUANDO PARCHEGGI L'AUTOCARAVAN
ESPONI SUL CRUSCOTTO
ALL'INTERNO DEL PARABREZZA
IL NOSTRO TAGLIANDO
CHE TI DISTINGUE DAGLI ALTRI**



www.incamper.org



CAMPER

è rivista dal 1988

edita dall'Associazione Nazionale COORDINAMENTO CAMPERISTI



Associazione Nazionale
COORDINAMENTO
CAMPERISTI

www.coordinamentocamperisti.it



50125 FIRENZE via di San Niccolò 21 - 055 2469343 - 328 8169174
info@coordinamentocamperisti.it - ancc@pec.coordinamentocamperisti.it