

# La protezione dei pedoni in fase di attraversamento della strada: il passaggio pedonale rialzato

**F**

ra le tante misure che vengono studiate per garantire la protezione dei pedoni in fase di attraversamento della strada, quella comunemente più utilizzata e maggiormente visibile dagli automobilisti è senza ombra di dubbio l'attraversamento pedonale rialzato. Si tratta di una sopraelevazione della carreggiata con rampe di raccordo, realizzata per dare continuità ai marciapiedi da una parte all'altra della strada o tra due intersezioni e ciò consente di interrompere la continuità di lunghi rettili così da moderare la velocità dei veicoli a motore. Fra le sue finalità, infatti, anche quella di ridurre la velocità dei veicoli in transito e questo è il motivo per cui questa infrastruttura viene preferita ad altre.

Quando viene impiegato in corrispondenza di edifici dove si svolgono servizi collettivi o in grado di attrarre consistenti flussi di persone (scuole, ospedali, ecc.), l'attraversamento pedonale rialzato può essere costituito da una piattaforma avente anche un'apprezzabile estensione, così da favorire un maggiore transito di pedoni e, indirettamente, una visibilità più estesa da parte dei conducenti dei veicoli a motore.



Per rendere l'attraversamento più sicuro si utilizzano gli stessi accorgimenti che caratterizzano le intersezioni pedonali rialzate: continuità della rete dei marciapiedi, riduzione della lunghezza dell'attraversamento, creazione di una zona di accumulo sgombra dalle auto, miglioramento della visibilità. La velocità dei veicoli, invece, è ridotta grazie alla sopraelevazione in corrispondenza dell'attraversamento, che induce i conducenti dei veicoli a rallentare il transito per scongiurare possibili (e costosi) danni al motore ed in particolare al sottoscocca.

La normativa italiana non impone né impedisce la realizzazione degli attraversamenti pedonali rialzati: in vari documenti vi sono riferimenti a questa misura, per la quale non vengono però fornite specifiche tecniche o indicazioni progettuali significative.

Importante è che gli attraversamenti pedonali siano sempre accessibili anche alle persone non deambulanti su sedie a ruote; a tutela dei non vedenti possono essere collocati segnali a pavimento o altri segnali di pericolo in prossimità degli attraversamenti stessi» (art. 40, comma 11 del codice della strada) oppure colonne semaforiche dotate di particolari dispositivi a chiamata.

Con riferimento alla segnaletica verticale, il *Regolamento di esecuzione e di attuazione* del nuovo codice della strada riporta che **il segnale di attraversamento pedonale** deve essere usato per presegnalare un passaggio di pedoni, contraddistinto dagli appositi segni sulla carreggiata, nelle strade extraurbane ed in quelle urbane con limite di velocità superiore a quello stabilito dall'articolo 142, comma 1 dello stesso codice. Può essere usato nelle altre strade dei centri abitati solo quando le condizioni del traffico ne consigliano l'impiego per motivi di sicurezza» (art. 88, comma 2).

Sempre in base al *Regolamento di esecuzione*, inoltre, "il **segnale di attraversamento pedonale** localizza un attraversamento non regolato da impianto semaforico e non in corrispondenza di intersezioni. Nel caso di segnale a luce propria, invece, ne è consigliata la combinazione con apposite sorgenti di luce per l'illuminazione concentrata sui segni orizzontali zebraati. È bene sia sempre a doppia faccia anche se la strada è a senso unico e va posto ai due lati della carreggiata, in corrispondenza dell'attraversamento, sulla eventuale isola spartitraffico salvagente intermedia".

Ancora il *Regolamento di esecuzione* afferma che "gli attraversamenti pedonali sono evidenziati sulla carreggiata mediante zebraature con strisce bianche parallele alla direzione di marcia dei veicoli... la larghezza degli attraversamenti pedonali deve essere comunque commisurata al flusso del traffico pedonale" (art. 145, commi 1 e 2).

Come si vede, queste prescrizioni non forniscono riferimenti specifici utili per la progettazione e la realizzazione degli attraversamenti pedonali rialzati, che devono essere comunque adottati negli ambiti delle zone 30. Dall'analisi della normativa sembra dunque che tutti gli attraversamenti pedonali debbano includere le strisce zebraate: nella prassi, però, si riscontrano numerose eccezioni che talvolta risultano "inflazionate" da un eccessivo utilizzo e perciò perdono di efficacia.

Un altro aspetto importante nella progettazione delle piattaforme è quello relativo alla segnaletica orizzontale.

In Gran Bretagna e negli Stati Uniti è consuetudine disegnare sulle rampe una fila di triangoli, al fine di rendere visibile il dislivello anche da lontano. In molti Stati non è obbligatorio segnalare l'attraversamento pedonale con il disegno delle strisce zebraate sulla carreggiata.

In Francia, le piattaforme sono precedute da un cartello che introduce una "zona pedonale" (articolo R.1 del codice della strada francese), intesa come zona in cui i pedoni hanno la precedenza e la circolazione delle autovetture è autorizzata solo a passo d'uomo. In questo caso non è necessario prevedere il disegno delle strisce. Gli attraversamenti pedonali vengono allora evidenziati mediante la pavimentazione di colore diverso ed alcuni simboli (ad esempio a Chambéry si utilizzano sagome di pedoni stilizzati).

In Italia la situazione è più complessa, perché il *Codice della Strada* prevede l'utilizzo delle strisce sugli attraversamenti



pedonali. Si profilano, dunque, due possibilità per gli attraversamenti pedonali costituiti da piattaforme rialzate:

- disegnare le strisce pedonali sulla piattaforma, con il problema però del posizionamento nel caso di piattaforme di grandi dimensioni (in centro oppure ai lati...?);
- inserire gli attraversamenti rialzati all'interno di zone contrassegnate agli ingressi con il segnale "zona residenziale" o "zona a velocità limitata". In queste zone, infatti, il *Regolamento* può prevedere norme particolari di circolazione (fra cui, appunto, quella che conferisce la precedenza ai pedoni sulle piattaforme). In tal modo si potrebbe evitare di collocare altra segnaletica in corrispondenza degli attraversamenti.

Vale comunque la pena sottolineare che il cambiamento del colore della pavimentazione, in corrispondenza dell'attraversamento rialzato e dei tratti di marciapiedi corrispondenti, risulta essere molto efficace per sottolineare la continuità della rete dei marciapiedi e per richiamare l'attenzione degli automobilisti. Appare però necessario prevedere opportuni accorgimenti a terra per l'orientamento delle persone aventi ridotte capacità visive.

La normativa e le peculiarità cui tenere conto nella realizzazione dei passaggi pedonali rialzati sono dunque tante e non sempre facilmente interpretabili, a motivo delle quali è sempre opportuno eseguire uno studio a priori della tipologia della strada, delle sue caratteristiche, dei veicoli circolanti e delle effettive necessità per i pedoni di attraversamento in quel determinato tratto stradale in relazione alla conformazione della strada stessa. ■

**\*Consigliere Nazionale Asaps**