

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XV LEGISLATURA —————

**N. 530**

## **DISEGNO DI LEGGE**

**d’iniziativa del senatore BULGARELLI**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 31 MAGGIO 2006**

—————

Disposizioni per il miglioramento delle condizioni di sicurezza  
della rete stradale per i motoveicoli

—————

ONOREVOLI SENATORI. - I motoveicoli rappresentano tra il 10 e il 20 per cento di tutti i veicoli circolanti in Europa, ma dalle analisi delle statistiche sugli incidenti stradali risulta che, a parità di chilometri percorsi, il motociclista ha una probabilità di incorrere in un incidente mortale 10-15 volte superiore rispetto a un automobilista. Dalle stime risulta inoltre che in Italia sono circa 1.500 i motociclisti vittime ogni anno delle infrastrutture pericolose lungo le nostre strade.

Se spesso gli incidenti in moto hanno origine dalle cattive condizioni delle strade e della segnaletica orizzontale (le vernici con le quali si tracciano i segnali orizzontali sono estremamente scivolose, soprattutto in giornate piovose o molto umide), va sottolineato come le loro conseguenze potrebbero essere meno gravi se le infrastrutture stradali - quali sono le barriere di contenimento - fossero meno pericolose. Drammatico è infatti il conto dei motociclisti morti o mutilati ogni anno a causa dell'impatto con un *guard rail*.

Le statistiche europee mostrano un dato allarmante: la probabilità di morte cresce dal 2 per cento all'11 per cento in caso di *guard rail* sul luogo dell'incidente.

Le principali cause di morte o di traumi irreversibili rimangono le lesioni alla colonna vertebrale, soprattutto ora che i traumi alla testa sono diminuiti grazie alla obbligatorietà dell'uso del casco. Bisogna considerare che le lesioni alla colonna vertebrale, nella quasi totalità dei casi, non avvengono durante l'impatto della moto, ma successivamente. Infatti dopo l'urto il motociclista viene disarcionato dal mezzo e prosegue la propria corsa colpendo gli ostacoli tipici della strada, come cordoli, *guard rail*, pali, alberi, autoveicoli, eccetera.

Il vero pericolo di recisioni, amputazioni e fratture è dovuto proprio a queste barriere, costruite senza adeguati criteri per quanto concerne la sicurezza dei motociclisti. Sistemi di contenimento che troppo spesso quindi, per come sono oggi progettati e costruiti, non tengono conto degli utenti delle due ruote.

Dopo i muretti in pietra e in malta, si è passati a varie tipologie di queste barriere. Ai lati delle strade, ormai, è sempre più presente la doppia onda in lamiera, che sta per essere sostituita un po' ovunque dalla tripla onda. Si tratta di paletti di metallo con sezione a «H» congiunti da fasce di lamiera ondulata. L'intento di disporre un elemento di sicurezza finisce, però, per tradursi in un pericolo aggiuntivo soprattutto per gli utenti delle due ruote, trasformando troppo spesso queste barriere di lamiera in vere e proprie «lame» per i motociclisti.

Adirittura il decreto legislativo 19 settembre 1994, n. 626, in materia di sicurezza e salute dei lavoratori, prevede l'utilizzo di strutture e di attrezzature prive di spigoli vivi e di lamiere taglienti, ed è quindi ancora più inspiegabile il fatto che lo stesso pericolo non valga anche per le strade.

Oltre a queste strutture, esistono barriere composte da sezioni rettangolari di calcestruzzo, i cosiddetti «*new jersey*». Tali barriere di contenimento, che devono trattenere moto, auto e camion, sono però strutturate in funzione del massimo carico, con scarsa o nessuna considerazione per gli effetti sul corpo umano non protetto da una carrozzeria. Dovendo resistere alla forza dell'impatto, anche di un camion, esse risultano infatti estremamente rigide se vi urta qualcosa di leggero come una motocicletta, che, inevitabilmente, finisce con il rimbalzare contro la

barriera tornando a grande velocità verso il centro della carreggiata. Purtroppo, si continua a morire sulle strade per colpa di barriere che dovrebbero, invece, salvare la vita.

Il nostro Paese è decisamente indietro rispetto al resto d'Europa. In Francia e in Germania, per citare solo due esempi, già da qualche anno si interviene sulle infrastrutture cercando di eliminare del tutto i *guard rail* oppure, dove questo non è possibile, di renderli il meno pericolosi possibile per i motociclisti, sistemando le tratte stradali pericolose.

La realtà è che quelle italiane sono tra le strade più pericolose d'Europa. È necessario renderle più sicure. I fondi per l'adeguamento delle nostre strade a *standard* di sicurezza accettabili sono del tutto insufficienti. Vanno rinnovate le infrastrutture e la segnaletica, adottando tecnologie e materiali da tempo in uso nel resto d'Europa ma non in Italia.

Ricordiamo che nel triennio 2001-2003 gli investimenti in manutenzione si sono ridotti del 15 per cento.

La legislazione italiana ha recepito la norma internazionale sulla sicurezza stradale EN 1317, ma lascia troppo spesso alla buona volontà degli enti proprietari l'ammodernamento delle strutture esistenti. Con il regolamento di cui al decreto del Ministro dei lavori pubblici 18 febbraio 1992, n. 223, re-

cante istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza, e suoi successivi aggiornamenti, anche l'Italia dispone di una normativa sulla materia.

Ricordiamo, peraltro, che la comunicazione n. 311 del 2003 della Commissione europea, recante il Programma di azione europeo per la sicurezza stradale, invita gli Stati membri ad andare oltre i minimi requisiti richiesti dalla legge, valutando attentamente la possibilità di installare strutture di categoria maggiore, al fine di ridurre al massimo i pericoli non considerati e previsti dalle norme.

Il presente disegno di legge intende proprio dare un primo parziale contributo alla soluzione di questo problema regolamentando e limitando l'utilizzazione dei *guard rail* e di altre barriere, oggi installati perfino per delimitare i parcheggi.

È infine indispensabile prendere in considerazione le peculiarità proprie dei motocicli, visto appunto che i *crash test* delle barriere stradali prevedono solo l'impiego di auto e di mezzi pesanti, ignorando la dinamica di un motociclista. Le normative vigenti infatti regolano la progettazione dei *guard rail* sottovalutando gli utenti delle due ruote, che sono, di fatto, i più esposti in caso di caduta, non avendo alcuna struttura protettiva a loro difesa.

## DISEGNO DI LEGGE

---

### Art. 1.

1. Al fine del miglioramento delle condizioni di sicurezza per i motoveicoli, entro quindici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, tutte le nuove strutture e barriere di contenimento da installare sulla rete stradale nazionale devono rispettare le indicazioni di cui al comma 3 del presente articolo e i criteri di cui all'articolo 2.

2. Per quanto concerne le strutture e le barriere di contenimento già esistenti, il Ministro delle infrastrutture con proprio decreto definisce un piano per il progressivo adeguamento ai criteri di cui all'articolo 2. Nel citato piano di messa a norma delle infrastrutture di sicurezza è data priorità temporale alle opere da realizzare sulle tratte stradali ritenute più pericolose.

3. Oltre agli interventi di adeguamento sulle infrastrutture già esistenti di cui al comma 2, sono altresì previste:

a) la realizzazione, ove possibile, di adeguati spazi di fuga, possibilmente in terra o in sabbia, in grado di disperdere l'energia conseguente alla caduta;

b) la riduzione al minimo indispensabile dell'installazione di muretti, barriere laterali, spartitraffico, delimitatori di parcheggi o di zone pedonali, nonché la facoltà di installazione delle barriere di contenimento, e in particolare di *guard rail*, unicamente dove risulti evidente la loro finalità relativa alla sicurezza stradale.

### Art. 2.

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture di concerto con il Ministro dei tra-

sporti, da emanare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentite le associazioni più rappresentative a livello nazionale che operano nel settore della sicurezza stradale, sono stabiliti i criteri ai quali le strutture di sicurezza e di contenimento devono obbligatoriamente uniformarsi ai fini della loro omologazione e del relativo certificato di idoneità tecnica.

2. Ai fini dell'individuazione di idonei interventi e dispositivi necessari ad adeguare la rete stradale e le relative infrastrutture al miglioramento delle condizioni di sicurezza per i motoveicoli, il decreto di cui al comma 1 deve, in particolare, prevedere i seguenti criteri:

a) le barriere stradali di sicurezza devono essere sottoposte a specifiche prove obbligatorie di *crash test* per i motoveicoli;

b) sono vietate infrastrutture che presentino spigoli vivi, lamiere taglienti o discontinuità di qualsiasi tipo al fine di facilitare lo scivolamento in caso di impatto;

c) le barriere di contenimento devono garantire una deformabilità controllata;

d) la parte inferiore delle barriere di contenimento deve essere più morbida o rivestita e comunque in modo di attutire gli impatti dei motoveicoli, e la parte superiore deve essere più rigida;

e) le vernici utilizzate per la segnaletica orizzontale devono avere caratteristiche anti-scivolo e comunque tali da garantire la maggiore aderenza possibile.

### Art. 3.

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione dell'articolo 1 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2006-2008, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e

delle finanze per l'anno 2006, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.



