

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1833

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

GAZZARA, TABORELLI, ANGELINO ALFANO, AMATO, ARACU, BAIAMONTE, BLASI, BORRIELLO, CALIGIURI, CAMINITI, CAMMARATA, CAMPA, COLLAVINI, CRIMI, CROSETTO, CUCCU, D'ALIA, DE GHISLANZONI CARDOLI, DI LUCA, DI TEODORO, FONTANA, FRATTA PASINI, DANIELE GALLI, GASTALDI, GERMANÀ, GIUDICE, LAVAGNINI, LUPI, MAIONE, MARINELLO, MISURACA, NARO, NICOLOSI, NICOTRA, ORSINI, PALMIERI, PALUMBO, PATRIA, MARIO PEPE, PERROTTA, SANTORI, SCALTRITTI, SPINA DIANA, STAGNO D'ALCONTRES, TARDITI, GIACOMO VENTURA, VIALE, ZAMA, ZANETTA

Disposizioni in materia di sicurezza stradale

Presentata il 23 ottobre 2001

ONOREVOLI COLLEGGHI! — La situazione di pericolo dovuta alla scarsa illuminazione ed alle scarse misure di sicurezza delle gallerie stradali ed autostradali è stata evidenziata purtroppo in questi ultimi anni da una triste serie di incidenti gravi.

Tali problemi furono affrontati in modo sporadico ed emotivo da alcune circolari ministeriali e dell'Ente nazionale

per le strade, alle quali gli enti gestori fecero opposizione. Solo nello scorso mese di settembre è stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* il decreto del Ministro dei lavori pubblici 5 giugno 2001, sulla sicurezza nelle gallerie stradali firmato ancora dal Ministro Nesi.

Le normative ricordate, ancorché sostanzialmente concordi nel prescrivere le

principali regole per migliorare la sicurezza nelle gallerie, appaiono insufficienti per raggiungere lo scopo. Esse contemplano infatti le misure di sicurezza da adottare, ma sembrano alquanto generiche per l'aspetto illuminazione, il quale costituisce invece il punto di principale criticità nella maggior parte delle gallerie.

Si ritiene pertanto necessario introdurre una normativa che abbia forza di legge e che regoli tale aspetto infrastrutturale in maniera chiara e definitiva.

La normativa deve innanzitutto prevedere misure atte a provocare una notevole attenuazione dei gravi problemi di visione che affliggono i guidatori all'ingresso delle gallerie, al loro interno ed all'uscita. Infatti, l'esperienza detta, e la scienza medica spiega, che la pupilla ha tempi di adattamento alle brusche variazioni di illuminazione che spesso sono troppo lunghi rispetto alle necessità della guida. Ciò provoca l'impossibilità in molti casi di vedere con la necessaria tempestività gli ostacoli improvvisi e le stesse emergenze infrastrutturali. Il modo per ovviare a questo inconveniente è concettualmente quello di intervenire sulle infrastrutture, provocando un netto abbattimento degli sbalzi di illuminazione, attraverso una maggiore gradualità nel passaggio tra le due condizioni tra loro sensibilmente diverse. Si tratta cioè di armonizzare i tempi di adattamento della pupilla con la velocità di variazione dell'illuminazione. Le esperienze finora fatte per incrementare l'illuminazione nelle zone di imbocco delle gallerie nelle condizioni di massima insolazione hanno evidenziato il limite sostanziale della illuminazione elettrica in quelle condizioni. Peraltro, l'illuminazione delle gallerie durante le ore notturne provoca spesso un fenomeno di abbagliamento inverso, cioè un'improvvisa eccessiva caduta di illuminazione all'uscita delle gallerie fortemente illuminate.

La materia riveste pertanto una seria rilevanza sia per gli aspetti della sicurezza stradale, sia per gli aspetti medici collegati.

È inoltre necessario affrontare e risolvere il problema con i mezzi più avanzati e contemporaneamente avendo come obiettivo il massimo contenimento dei consumi energetici tradizionali.

Una maggiore e più rigorosa regolamentazione dell'illuminazione delle gallerie durante le ore diurne e notturne dovrebbe portare ad un'importante riduzione del numero degli incidenti, molto spesso di notevole gravità, che si verificano, per via diretta od indiretta, a causa di una non corretta illuminazione. A tale scopo è stata redatta la presente proposta di legge, che si compone di quattro articoli.

In particolare, l'articolo 1, con riferimento alle gallerie situate su strade urbane, extraurbane ed autostrade, prevede l'obbligo di un sistema di illuminazione idoneo ad eliminare il fenomeno di momentaneo accecamento cui vanno soggetti i guidatori, per effetto dell'eccessivo sbalzo di luce, all'interno ed all'esterno delle gallerie; e pone l'obbligo a carico degli enti gestori delle gallerie stesse della valutazione delle condizioni di illuminazione e della relativa conformità alle istruzioni tecniche della Commissione internazionale dell'illuminazione (CIE) 88-1990.

L'articolo 2 fissa la condizione di illuminazione minima e, tra l'altro, i termini entro i quali gli enti gestori delle gallerie devono ottemperare all'obbligo di cui all'articolo 1.

L'articolo 3 stabilisce ulteriori termini, e quello definitivo di tre anni dalla data di entrata in vigore della legge, per concludere il programma degli interventi, conferendo all'Ente nazionale per le strade il compito di verificare l'osservanza dei programmi e di nominare un commissario per l'ipotesi di inosservanza anche parziale o di ritardi.

L'articolo 4 fissa indicazioni e prescrizioni relative all'illuminazione notturna, diurna, alle pareti delle gallerie, comunque nel rispetto delle istruzioni tecniche CIE 88-1990.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. Tutte le gallerie situate sulle strade urbane, extraurbane e sulle autostrade devono essere dotate di un sistema di illuminazione per le ore diurne e notturne tale da eliminare il fenomeno di momentaneo accecamento cui vanno soggetti i guidatori per effetto dell'eccessivo sbalzo tra i valori dell'illuminazione all'interno ed all'esterno delle gallerie stesse.

2. Gli enti gestori delle gallerie di cui al comma 1 devono valutare, attraverso i necessari studi e misurazioni, le condizioni di effettiva illuminazione di ciascuna galleria, sia all'imbocco ed all'uscita sia lungo l'intero sviluppo, nelle diverse ore del giorno e durante la notte, in conformità alle istruzioni tecniche della Commissione internazionale dell'illuminazione (CIE) 88-1990.

3. Gli enti gestori devono realizzare quanto previsto ai commi 1 e 2 nel massimo rispetto del contenimento dei consumi energetici consentito dallo stato dell'arte e delle conoscenze.

ART. 2.

1. La condizione di illuminazione minima nelle gallerie di cui all'articolo 1 si ritiene raggiunta quando un ostacolo risulti chiaramente visibile, ad un guidatore sopraggiungente, ad una distanza di sicurezza valutata in base alla media delle velocità usuali rilevabili in ciascun tratto di strada.

2. Gli enti gestori delle gallerie devono, entro il termine perentorio di un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, eseguire le valutazioni di cui al comma 2 dell'articolo 1 e predisporre ed approvare i progetti preliminari di intervento per adeguare le gallerie alle disposizioni di cui al comma 1 del presente

articolo. Entro il termine di tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, gli enti gestori dovranno esibire all'Ente nazionale per le strade prova dell'incarico, interno od esterno, conferito per gli adempimenti tecnici di cui al presente comma.

ART. 3.

1. Gli enti gestori delle gallerie devono depositare gli studi ed i progetti redatti ai sensi del comma 2 dell'articolo 2 presso l'Ente nazionale per le strade entro il mese successivo alla loro approvazione, unitamente ad un programma di interventi che preveda una loro uniforme distribuzione nel tempo e contenga il piano finanziario completo.

2. Il programma degli interventi di cui al comma 1 deve essere concluso entro e non oltre tre anni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. L'Ente nazionale per le strade provvede, anche attraverso gli uffici periferici, a verificare l'osservanza dei singoli programmi presentati. In caso di inosservanza, anche parziale, o di ritardi, la Direzione centrale dell'Ente nomina un commissario, con il compito di realizzare il programma, utilizzando le risorse previste dal programma stesso, a carico dell'ente gestore.

4. Nel caso in cui l'ente gestore non provveda a redigere i progetti entro il limite di tempo stabilito, o non presenti prova dell'incarico conferito, come previsto al comma 2 dell'articolo 2, l'Ente nazionale per le strade provvede in via d'urgenza, entro un mese dalle rispettive scadenze, conferendo incarico esterno ed addebitando i relativi costi all'ente inadempiente.

ART. 4.

1. I progetti di cui alla presente legge devono in particolare tenere conto delle seguenti indicazioni e prescrizioni:

a) illuminazione notturna: durante le ore notturne le gallerie di lunghezza su-

periore ai 100 metri devono essere dotate di un sistema di illuminazione artificiale, al fine di rendere evidente al guidatore la presenza e la forma della struttura e delle pareti della galleria. Il livello di illuminazione deve essere minimo, al fine di rendere sostanzialmente poco percettibile la differenza di illuminazione tra l'interno della galleria e l'esterno. In particolare la differenza di illuminazione tra l'interno della galleria e l'esterno deve essere abbastanza lieve da evitare momentanei abbagliamenti all'ingresso ed accecamenti all'uscita;

b) illuminazione diurna: particolarmente per le ore diurne i progetti devono porre la massima cura per eliminare ovunque gli eccessivi ed improvvisi sbalzi di illuminazione tra l'esterno e l'interno delle gallerie. Durante le ore comprese tra l'alba ed il tramonto le gallerie devono essere dotate di un sistema d'illuminazione idoneo ad eliminare gli scompensi di illuminamento tra l'esterno e l'interno. Tale sistema deve essere principalmente rivolto ad evidenziare gli eventuali ostacoli presenti sulla carreggiata ed in primo luogo ad eliminare l'effetto di accecamento, cui va soggetto il guidatore che si appresta ad imboccare una galleria contro luce. Tale scopo deve essere raggiunto attraverso idoneo sistema di riflessione della luce diurna, in modo che il valore dell'illuminazione degli ostacoli e della carreggiata nella zona di ingresso della galleria sia il più vicino possibile a quello degli ostacoli direttamente illuminati dal sole. Tale sistema di illuminazione deve essere concepito e regolato in modo da illuminare, per la massima profondità possibile, anche l'interno della galleria. Il raggio di luce riflessa deve avere direzione costante ed ampiezza massima pari almeno ai due terzi della sezione maestra della galleria, nel caso di galleria a senso unico di marcia. Nel caso di galleria a doppio senso di marcia si devono adottare tutte le cautele del caso, al fine di evitare che la luce riflessa possa abbagliare chi procede nel senso di marcia opposto a quello servito dal sistema a riflessione. Nei casi in cui le condizioni di contorno all'imbocco,

oppure il particolare orientamento dell'asse stradale, non consentano un efficace impiego del sistema a riflessione, i progetti possono prevedere l'illuminazione elettrica a potenza decrescente dall'imbocco verso l'interno della galleria, conformemente alle istruzioni tecniche CIE 88-1990. Nella zona interna delle gallerie l'illuminazione artificiale elettrica deve essere limitata ai tratti più lontani dall'imbocco, dove comincia a riscontrarsi l'insufficienza dell'illuminazione data dal sistema a riflessione, in modo tale da rispettare, in tutti i punti, i valori di contrasto prescritti dalle medesime istruzioni tecniche CIE 88-1990. Nella zona di imbocco è generalmente ritenuta sufficiente la presenza dell'illuminazione prevista per le ore notturne, salvo una limitata illuminazione di rinforzo, dove necessario. I risparmi energetici conseguiti grazie all'impiego del sistema a riflessione di cui alla presente lettera devono essere destinati al potenziamento delle misure di sicurezza infrastrutturali stradali. A tale scopo essi sono inseriti nei bilanci successivi a quello dell'anno in cui il maggiore costo d'impianto richiesto dagli adeguamenti prescritti dalla presente legge è stato interamente ammortizzato. Tali risparmi devono essere valutati in sede progettuale, nel rispetto delle istruzioni tecniche CIE 88-1990, ottenuto con la sola illuminazione elettrica;

c) le pareti delle gallerie, per tutta la loro lunghezza, devono essere rivestite di pittura o di pannelli di colore bianco o bianco riflettente lavabile, almeno fino ad una altezza di 3 metri dalla carreggiata;

d) in tutte le situazioni, sia con illuminazione in direzione concorde al flusso sia con illuminazione elettrica in controflusso, deve essere assicurato almeno il rispetto del fattore di contrasto minimo prescritto dalle istruzioni tecniche CIE 88-1990, pari al valore 0,6.

Lire 500 = € 0,26



14PDL0018990