

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 1862

## PROPOSTA DI LEGGE

d’iniziativa del deputato NAN

Disposizioni in materia di sicurezza sulle strade

*Presentata il 25 ottobre 2001*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il miglioramento della sicurezza sulle strade si compone di fattori umani e di fattori oggettivi. Tra questi ultimi il miglioramento delle caratteristiche dei veicoli è stato di gran lunga superiore a quello delle infrastrutture in questi ultimi anni. La normativa impone, infatti, molti investimenti ai produttori di automobili, con conseguenti maggiori costi a carico di chi acquista automezzi, ma per quanto concerne le infrastrutture prevede soltanto il rinnovamento della segnaletica, o poco più. Peraltro, le pubbliche amministrazioni, a distanza di quasi dieci anni dall’entrata in vigore del nuovo codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285), hanno eseguito solo in parte tale rinnovamento ed adeguamento.

Sembra opportuno estendere il concetto di sicurezza anche all’applicazione di tutte le misure infrastrutturali atte a ren-

dere più chiara, e quindi più sicura, la visione della strada e la percezione degli ostacoli eventuali.

La normativa vigente, mentre prevede l’eliminazione degli ostacoli e delle zone cieche lungo le strade ed in particolare nei pressi degli incroci, nulla prescrive per l’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 in-

frustrature, 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.

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.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

1. Tutte le gallerie situate sulle strade 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.

## 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 tutte le gallerie e le relative zone di imbocco alle disposizioni di cui al comma 1 del presente articolo.

## 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 (ANAS)

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 cinque anni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. L'ANAS provvede, anche attraverso i propri uffici periferici, a verificare l'osservanza dei singoli programmi presentati. In caso di inosservanza, anche parziale, l'ANAS nomina un commissario, con il compito di realizzare il programma, utilizzando le risorse previste dal programma stesso.

#### 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 superiore 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 a compensare gli scompensi di illuminamento tra l'esterno ed 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 ottenuto 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 dello stesso ordine di grandezza di quello degli ostacoli direttamente illuminati dal sole. Tale sistema di illuminazione deve essere concepito e regolato in modo tale 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. 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. All'interno 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. Nella zona di imbocco è generalmente sufficiente la presenza dell'illuminazione prevista per le ore notturne. I risparmi energetici e di illuminazione conseguiti grazie all'impiego del sistema a riflessione di cui alla presente lettera devono essere destinati al potenziamento delle misure di sicurezza infrastrutturali stradali;

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





Lire 500 = € 0,26



\*14PDL0020830\*