

## Sportello reclami

Circolazione. I dubbi di un lettore sui dispositivi artificiali di rallentamento

# Il Codice regola i dossi ma i Comuni lo aggirano

**Dimensioni legate ai limiti di velocità previsti sul tratto**

Maurizio Caprino

Il quesito del lettore riassume i tanti dubbi sorti tra gli utenti della strada, che negli ultimi dieci anni hanno visto proliferare dossi artificiali di tutti i tipi e molti altri sistemi per rallentare i veicoli. Dubbi più che fondati, almeno per i dossi; sia dal punto di vista giuridico (in molti casi non viene rispettato il Codice della strada) sia da quello della reale efficacia per la sicurezza (in Gran Bretagna si sta pensando a sistemi alternativi, si veda «Il Sole-24 Ore del Lunedì» del 26 maggio). Meno problemi danno le strisce rumorose, che però hanno un effetto dissuasivo limitato.

In teoria, la norma (articolo 179 del Regolamento di esecuzione del Codice) è chiarissima. Stabilisce con precisione sia dove si possono mettere i dossi sia quali devono essere le caratteristiche costruttive loro e delle strisce rumorose.

## Ubicazione

Quanto all'ubicazione, i dossi sono consentiti solo «su strade residenziali, nei parchi pubblici e privati, nei residences...» e vietati «sulle strade che costituiscono itinerari preferenziali dei veicoli normalmente impiegati per servizi di soccorso o di pronto intervento» (al chiaro scopo di non rallentare gli interventi di emergenza e non provocare sobbalzi ai pazienti sulle ambulanze). Ma molti dossi si trovano anche dove sono vietati.

Non è detto che il dosso debba attraversare l'intera carreggiata: l'articolo 179 prevede che si possa anche coprire una sola corsia, ma



**Conducenti avvisati.** I dossi artificiali sono preceduti da apposito segnale

## Il quesito

Sulla strada si vedono sempre più spesso dossi e cunette e strisce rumorose. Ma qual è la normativa in proposito: dove possono essere collocati questi dispositivi per il rallentamento dei veicoli senza che si creino rischi per i mezzi che vi passano sopra? E come devono essere fatti questi

sistemi? Ne ho visti di altezza e larghezza molto differenti. Quanto ai dissuasori acustici, quali sono i limiti? E, infine, sono previste sanzioni per l'ente che colloca queste tipologie di sistemi senza rispettare quanto prescritto dal Codice della strada a tutela dei conducenti dei veicoli?

Giacomo P. - Genova

questa opzione nella pratica è rara perché rischia di incentivare le invasioni della semicarreggiata opposta da parte di chi vuole evitare i sobbalzi. In ogni caso, i dossi devono essere presegnalati, visibili sia di giorno sia di notte (devono avere strisce gialle e nere) e collocati solo dopo essersi accertati che non provochino pozzanghere.

## Caratteristiche

Quanto alle caratteristiche, dipende dal limite di velocità in vigore nel punto dove viene piazzato il dosso. Premesso che nessuna installazione è consentita dove il limite è superiore ai 50 Km/ora, il criterio di massima è

che più lenti si deve andare e più è "duro" il dosso. Cioè:

a) se il limite è fino ai 30, l'altezza non può superare i 7 centimetri e la larghezza (intesa come dimensione del lato corto, parallelo al senso di marcia) dev'essere di almeno 1,20 metri;

b) se il limite è «pari o inferiore» ai 40 (cioè in teoria anche sotto i 30, quindi si può scegliere anche questa configurazione più "morbida" anche per le strade più lente), l'altezza massima è di 5 centimetri e la larghezza minima di 90;

c) se il limite è «pari o inferiore» ai 50 (stesso discorso del punto precedente), l'altezza

massima è di 3 centimetri e la larghezza minima di 60.

Solo nel primo caso i dossi possono essere fatti anche di cemento e costruiti sul posto; di norma, devono invece essere prefabbricati di gomma o materiale plastico e omologati dal ministero delle Infrastrutture.

Ci sono poi precise indicazioni anche per le strisce rumorose, ma non si fissa alcun limite acustico (si stabilisce solo che possano avere anche «effetti vibratorii di limitata intensità»).

## Le sanzioni

Ma né il Codice né il Regolamento prevedono sanzioni specifiche per chi non si attiene a tutte queste indicazioni. E, soprattutto, non vietano espressamente il ricorso ad altri sistemi per far rallentare i veicoli. Così negli ultimi dieci anni, a partire da alcuni centri abitati del Nord, si sono diffusi i rialzi di intere parti di carreggiata, con la creazione di isole (di solito pavimentate con mattoni e non con asfalto) che comprendono soprattutto attraversamenti pedonali e interi incroci.

Il ministero delle Infrastrutture è stato interrogato più volte su questa prassi e ha risposto che non si può parlare di dossi rallentatori, per cui l'articolo 179 non si applica: sono semplicemente caratteristiche particolari del manto stradale e, qualora si dimostrasse che hanno provocato un incidente, ne risponderebbe l'ente proprietario della strada. Quindi, accade come per le buche: se si dimostra che gli utenti l'hanno potuta vedere in ritardo o comunque non hanno potuto evitarla, l'ente deve risarcire in tutto o in parte (dipende se c'è concorso di colpa del guidatore) e, nei casi più gravi, i suoi responsabili rischiano anche un processo penale quantomeno per omicidio colposo o lesioni personali.