

L'innovazione alla guida

Piani di segnalamento, l'esperienza del Compartimento Anas per la Toscana



ASSOSEGNALETICA
Associazione Italiana
Segnaletica Stradale

Via A. Scarsellini, 13 - 20161 Milano
Segreteria:
Tel. 02 45418576 - 02 45418500
E-mail:
assosegnaletica@anima.it
www.assosegnaletica.it

Ilaria Guidantoni

Anas, Compartimento della Viabilità per la Toscana, ha colto l'importanza innovativa dell'applicazione di un sistema, su base GIS, che permette di conoscere e gestire lo stato della segnaletica esistente, il piano del segnalamento, la programmazione e l'esecuzione degli interventi manutentivi e lo "storico" delle azioni eseguite nel tempo (con informazioni condivisibili anche via Internet), impiegato da due aziende associate ad Assosegnaletica, Omnia Strade e Opera, aggiudicatarie in ATI di un appalto di manutenzione straordinaria di segnaletica verticale. L'intervento, tuttora in corso lungo il Raccordo RA 3 - Raccordo Autostradale Siena-Firenze, classificato come autostrada senza pedaggio, interessa l'intera tratta autostradale e gli svincoli posti lungo il suo asse. Lungo il suo tracciato si trovano 11 svincoli e un'area di servizio; la pre-esistente segnaletica non aveva caratteristiche autostradali (in particolare per il colore di fondo dei segnali direzionali, fondo blu anziché verde). L'iniziale monitoraggio dell'esistente, con l'ausilio delle tecnologie impiegate, ha consentito l'implementazione del catasto della segnaletica stradale e la redazione del Piano del Segnalamento Stradale Esecutivo per la programmazione degli interventi di manutenzione straordinaria e per la migliore organizzazione della disciplina della

circolazione stradale. L'esecuzione del censimento ha reso possibile inoltre svolgere l'azione di "verifica e validazione" dei segnali rilevati e il risultato del monitoraggio è stato "restituito" attraverso l'impiego di un apposito sistema informativo GIS, con rappresentazione del catasto su base cartografica e posizione degli impianti geo-riferita, relazione esplicativa, report di dettaglio e gestione dei programmi manutentivi con inserimento degli aggiornamenti eseguiti e conservazione dello "storico" delle informazioni.

Nella fase di pianificazione è stata assicurata la maggiore uniformità possibile nei criteri di scelta dei segnali e della loro installazione. Premessa generale a ogni altro tipo di considerazione è che la segnaletica è stata analizzata e studiata di concerto con gli altri elementi della strada; i criteri applicati per la redazione del Piano del Segnalamento sono suddivisi in due categorie: criteri di qualità intrinseca (uniformità, omogeneità, semplicità; continuità, coerenza rispetto all'uso e coerenza rispetto alle regole di circolazione) e criteri di qualità legati all'installazione. Il rispetto dei criteri di qualità intrinseca rappresenta una condizione necessaria ma non sufficiente al fine di perseguire l'obiettivo della sicurezza consentendo di elaborare piani della segnaletica stradale soddisfacenti solo "sulla carta". Il criterio della uniformità nella scelta del segnale e della sua posa in opera, è importante quanto quello della rispondenza del disegno, dei colori e del simbolo alle prescrizioni di legge. Condizioni o situazioni identiche sono segnalate con segnali identici poiché è indispensabile che la strada sia segnalata in maniera uniforme lungo l'intero tracciato. L'impiego di segnali in numero superiore a quello necessario è stato evitato, non solo perché costituisce un maggior onere apporli e mantenerli, quanto perché tende a sminuirne l'efficacia e il valore cogente. Il concetto di uniformità della segnaletica è stato quindi interpretato anche in riferimento ad altri elementi, quali ad esempio



Manutenzione della segnaletica verticale su una strada Anas in Toscana

le modalità di installazione; il Piano del Segnalamento ha tenuto conto del fatto che i segnali devono essere percepiti tempestivamente, letti correttamente, in modo inequivocabile e in tempo utile perché l'efficienza e la sicurezza della circolazione dipendono dalla qualità delle informazioni che sono trasmesse all'utente della strada, che poterli tradurre in modo rapido ed efficace. I criteri di cui si è tenuto conto sono la classificazione del Raccordo come "autostrada" (art. 2, comma 3.a, del Codice della Strada); con un adeguamento normativo dei colori della segnaletica di indicazione (in base all'art. 78, comma 2.a, del Regolamento di Attuazione); della segnaletica distanziometrica da adeguare in termini di dimensioni, contenuti e colori di fondo (art. 129, comma 1.b, del Regolamento); dei "Segnali di identificazione strade e progressive distanziometriche" (art. 39 del CdS); della ripetizione dei segnali di pericolo e prescrizione sul lato sinistro (di misura "ridotta" a causa del poco spazio disponibile sullo spartitraffico (art. 80, commi 2 e 3, dimensioni ridotte dei segnali, ai sensi dell'art. 84, comma 4, del Regolamento). È stato inoltre tenuto conto che dal 1° gennaio 2013 tutta la segnaletica verticale deve essere prodotta in conformità alla Norma UNI EN 12889-1; oltre alla revisione completa della segnaletica complementare di delineazione dei

margini stradali (art. 173, comma 7.a, del Regolamento, con i requisiti prestazionali previsti dalla Norma UNI EN 12899-3 e realizzata in conformità alle circolari Anas 13/84, 36/84 e 20/87, per quanto non in contrasto con le predette Norme). I segnali di indicazione (preavvisi, itinerario e targhe su portali), sono dimensionati in relazione all'altezza delle lettere commisurate alla distanza di leggibilità richiesta in funzione della velocità locale predominante e dal numero delle iscrizioni (art. 80, comma 7, del Regolamento). È stato infine messo a disposizione dell'Anas, sia per il controllo in tempo reale delle attività durante il periodo d'intervento, sia per la verifica delle attività eseguite in fase di contabilizzazione e collaudo, l'apposito catasto informatizzato, su base GIS, implementato con gli interventi da realizzare ed "aggiornato" poi con gli interventi realizzati. In tal modo, via web con l'adozione di "nome utente" e "password", si ottiene la condivisione delle informazioni "in tempo reale" con la Direzione Lavori e chiunque l'Anas vorrà autorizzare, con conseguenti benefici in termini di gestione dell'appalto, per il presente, e più in generale per la gestione futura del patrimonio segnaletico. ■

Contributo realizzato in collaborazione con il portale web dell'Anas www.lestradedellinformazione.it