



Comune di Pistoia

Assessorato Protezione civile, Assetto idrogeologico,
Mobilità urbana e metropolitana,
Trasporto pubblico locale; Viabilità e Infrastrutture;
Polizia municipale e sicurezza; Verde pubblico
Tel. 0573 371 547

Al Consigliere Comunale Lorenzo Boanini

p.c. Al Sindaco
Al Presidente del Consiglio Comunale Emanuele Gelli
Al Segretario Generale

U
COMUNE DI PISTOIA
Comune di Pistoia
Protocollo N. 0064908/2023 del 11/05/2023

OGGETTO: Risposta all'interrogazione del Consigliere Comunale Lorenzo Boanini - Gruppo Consiliare Partito Democratico in merito a: sicurezza via di Sarripoli. Prot. N 44566 del 29.03.2023.

Gentile Consigliere,

Con riferimento all'interrogazione indicata in oggetto da Lei presentata, su delega del Sindaco, ai sensi dell'art. 21 del Regolamento sul funzionamento e sull'organizzazione del Consiglio Comunale, comunico quanto segue:

Via di Sarripoli è stata recentemente oggetto di interventi per la messa in sicurezza relativi alla sostituzione e/o alla posa di nuove barriere stradali in legno/acciaio.
Tale attività è stata eseguita, fin dalle fasi di progettazione, nel rispetto della Normativa Vigente (D.M. 2367/2004 e ss.mm.).

Secondo quanto prescritto dalla suddetta Normativa, le barriere stradali di nuova installazione devono essere poste in opera al fine di assicurare le stesse prestazioni che le stesse hanno mostrato in sede di crash test: infatti, qualsiasi barriera stradale sul mercato deve essere dotata di certificato CE, rilasciato da un organismo autorizzato, che ne descrive le relative prestazioni in caso di urto.

Le prove di crash-test vengono eseguite in condizioni ideali di installazione in un apposito campo prova, ove le barriere sono sottoposte a un urto con un veicolo normato a seconda della categoria di barriera. Condizioni che devono necessariamente essere poi ritrovate anche nel caso reale di impiego.

Fra queste condizioni, una di quelle di maggior rilievo consiste nelle caratteristiche di supporto del terreno di infissione dei paletti della barriera, che devono offrire idonee caratteristiche di contrasto: è infatti l'insieme paletto/terreno che garantisce le prestazioni della barriera in caso di urto. Perché ciò si realizzi nel caso reale, è necessario che il terreno sia di caratteristiche adeguate, e l'arginello (quella parte della banchina stradale compresa fra la fine della sede stradale asfaltata e l'inizio della scarpata laterale) abbia dimensioni adeguate.

Generalmente, le dimensioni minime che l'arginello deve possedere sono indicate nella documentazione che accompagna la barriera stradale prescelta per l'installazione.

Alla fine dell'installazione, per ciascuna barriera poi viene rilasciata una certificazione ulteriore da parte del produttore (art. 79 comma 17 del DPR 207/2010) che ne attesta l'effettiva corretta installazione e, pertanto, la ragionevole garanzia del rispetto delle prestazioni minime di quella specifica barriera in termini di contenimento di un ipotetico urto da parte dello stesso veicolo utilizzato in sede di crash-test.

In mancanza di una delle suddette condizioni, l'installazione di una barriera non può essere considerata possibile, poiché non sarebbe in grado di garantire le prestazioni di cui sopra. In questi casi, è pertanto necessario prendere in considerazione interventi risolutivi che, generalmente, consistono o nella ricostruzione e risagomatura del ciglio stradale o, assai più frequentemente, nella realizzazione di un cordolo in cemento armato e successiva installazione di una barriera cosiddetta "bordo-ponte" (o "per opera d'arte"). In questi casi il cordolo, ovviamente, deve rispettare determinate condizioni di dimensioni (dettate anche queste dalla documentazione delle specifiche barriere) e di resistenza, per cui la realizzazione di questo tipo di manufatti comprende anche tutte le opere di contenimento e fondazione necessarie.

Nello specifico caso di Via di Sarripoli, durante le fasi di installazione delle barriere la ditta installatrice aveva rilevato che le caratteristiche del terreno di infissione in prossimità di una curva (quella ove viene segnalata l'assenza di barriera) non erano idonee all'infissione dei paletti della barriera: presentavano infatti scarse condizioni di compattazione, dimensioni dell'arginello pressoché inesistenti in corrispondenza del centro curva e, in ultimo, veniva rilevata la presenza di un'opera di attraversamento per lo smaltimento delle acque.

Rilevate pertanto le criticità di cui sopra, il nostro ufficio infrastrutture, ha accertato anche con il costruttore della barriera l'effettiva impossibilità di mettere in opera quel tratto di barriera stradale per una estensione totale di circa 30m. Conseguentemente, ai fini della sistemazione del tratto oggetto di segnalazione, è stata avviata la progettazione di una barriera di tipo "bordo-ponte", che sarà poi collegata alle due barriere recentemente poste in opera in modo da realizzare una protezione continua lungo l'intero tratto stradale.

Restando a disposizione per ogni eventuale chiarimento.

Cordiali saluti

L'Assessore
Alessio Bartolomei