

La sicurezza, in pratica

Concluso ECORoads: i risultati base per l'aggiornamento delle direttive 54 e 96



AIPSS
Associazione Italiana
dei Professionisti
per la Sicurezza Stradale

Via Bergamo, 3
00198 Roma
Tel. 06. 92939418
E-mail: info@aipss.it
www.aipss.it

Carlo Polidori
Presidente AIPSS



1. Una delle gallerie oggetto dei test pratici



2. Logo di ECORoads

le loro osservazioni in merito alla sicurezza e riempiendo congiuntamente un rapporto da consegnare al gestore dell'infrastruttura. Questa modalità di procedere simula al meglio la situazione vissuta dal conducente di un veicolo per il quale la strada è un'unica infrastruttura lineare che attraversa ambienti diversi. Sono stati quindi identificati 5 siti che nel loro complesso rappresentano diverse differenti situazioni di transizione dall'infrastruttura all'aperto alla galleria e viceversa; in ciascun sito sono state effettuate le operazioni di verifica della sicurezza, condotte dal team "misto" prima descritto. I rapporti sulle prime due operazioni sono stati analizzati e discussi durante un workshop internazionale tenuto il 2 giugno 2016 a Bruxelles presso il Comitato Economico e Sociale Europeo. I risultati di tale seminario hanno portato a un affinamento delle procedure ECORoads che poi sono state applicate nelle successive tre operazioni congiunte. Dopo avere completato tutte le operazioni e analizzato i risultati

complessivi, il progetto ha redatto la bozza delle raccomandazioni e le linee guida per effettuare operazioni congiunte che consentano di eliminare la "zona grigia" tutt'ora esistente tra le due direttive. La bozza è stata quindi inviata a tutti i rappresentanti nazionali dei due comitati permanenti europei di strade e gallerie e quindi discussa e ulteriormente affinata in un seminario internazionale al quale hanno partecipato 50 rappresentanti di gestori stradali, centri di ricerca sulla sicurezza stradale e studiosi della materia. Il documento finale è stato consegnato alla Commissione Europea il 31 maggio scorso e verrà utilizzato come base di lavoro per proporre gli aggiornamenti delle due direttive in questione. AIPSS, insieme ai suoi associati che hanno partecipato al progetto (ASTRAL Azienda Strade Lazio, CTL Centro di ricerca sui trasporti e logistica della "Sapienza" Università di Roma, Dipartimento di ingegneria dell'Università Roma TRE, NET Engineering SpA) unitamente ai partner di altri 7 Paesi europei, è orgogliosa di avere contribuito significativamente al prossimo aggiornamento delle direttive europee in materia di sicurezza stradale, ottemperando così in pieno alla sua missione sociale. Per ulteriori informazioni sul progetto: www.ecoroadsproject.eu.

Il 31 maggio scorso si è concluso con successo il progetto europeo ECORoads (Effective and Coordinated ROAD infrastructure Safety operations). Questo progetto è stato ideato in seguito a diverse discussioni in merito alle rispettive aree di applicazione delle due direttive europee 2004/54/CE (sicurezza delle gallerie stradali) e 2008/96/CE (sicurezza delle infrastrutture stradali): la prima impone una serie di prescrizioni mirate a evitare che un "normale" incidente si trasformi in una tragedia (come accaduto nel caso del catastrofico incidente del Monte Bianco del 1999), mentre la seconda, emessa successivamente, prevede una serie di metodologie da adottare per prevenire il verificarsi di incidenti. In breve, la prima prescrive una serie di misure per mitigare gli effetti di un incidente all'interno della galleria, mentre la seconda impone una metodologia per prevenire il verificarsi di incidenti sulle strade. La "zona grigia" tra le due direttive è risultata evidente nel 2012, quando in Svizzera un pullman con a bordo una scolaresca belga ha perso il controllo all'interno del tunnel Sierre e ha urtato frontalmente la parete di cemento alla fine di una piazzola di sosta, posta a 90 gradi rispetto al senso di marcia e senza alcuna protezione, causando 28 decessi tra i quali 22 ragazzi: un'ispezione di sicurezza stradale eseguita in accordo alla direttiva 2008/96/CE avrebbe segnalato subito il problema, ma tale direttiva non si applica alle gallerie,

per le quali vige la direttiva 2004/54/CE, che non impone specificamente i medesimi controlli dell'altra.

Lavoro di squadra

Il progetto ECORoads è stato condotto con un approccio estremamente pratico: dopo un'analisi sulla applicazione delle due direttive in Europa, sono state definite delle procedure che prevedono una visita congiunta di esperti di sicurezza stradale e di specialisti di sicurezza in galleria: questi percorrono insieme un tratto di strada iniziando dalla zona all'aperto, quindi entrando in galleria e poi uscendone per un ulteriore tratto all'aperto, annotando

TAB. 1 RIEPILOGO DELLE OPERAZIONI CONGIUNTE DI SICUREZZA STRADALE EFFETTUATE DURANTE IL PROGETTO ECORoads

Test site	Date	# Experts (core team)	# Observers	Other experts, Facilitator and Tunnel manager	Tunnel type and length	Open road inspected
KENNEDY TUNNEL - E34/R1 motorway - ANTWERP, BELGIUM	07-08 March 2016	3	3	6	2 tubes, 690 m each	1200 m
KRRABE TUNNEL Tirana - Elbasan Motorway KRRABE, ALBANIA	05-06 April 2016	4	4	5	2 tubes, one tube 2230 m and the other tube 2500m	1500 m
TUNNEL RENNSTEIG Motorway A71 Zella-Mehlis/ Oberhof, GERMANY	17-18 August 2016	3	3	4	2 tubes, 7916 m each	400 m
TUNNEL STRAZEVICA Motorway A1 Belgrade, SERBIA	27-28 September 2016	3	1	12	Single tube 745 m	650 m
TUNNEL DEMIR KAPIJA 1, Road section Demir Kapija - Udovo-Former Yugoslav Republic of Macedonia	18-19 October 2016	4	0	9	Single tube 554 m + 319,4 m	400 m
		17	11	36		