



Quando manca l'attraversamento pedonale: le responsabilità in capo alla Pubblica Amministrazione Non solo pedoni e conducenti devono prestare attenzione; anche l'Ente preposto deve garantire adeguata tutela

Le nostre strade si presentano ogni giorno sempre più affollate di veicoli e chi purtroppo viene spesso ignorato quando si parla di tutela e sicurezza della circolazione è l'utente più debole, ossia il pedone, e il numero di sinistri mortali che li coinvolgono non fanno altro che confermare la tragica situazione. Stando ai dati rilevati dall'Osservatorio Asaps, infatti, sono ben 440 i decessi totali in tutto il 2023, ai quali si aggiungono i già 18 nelle prime due settimane del 2024. Il loro "porto sicuro" - l'attraversamento pedonale - viene spesso violato, con le auto che a più riprese mancano la precedenza lasciando assai raramente scampo alle persone che vengono travolte ad altissima velocità nei centri urbani o nelle periferie. Alle volte, però, le colpe non sono da imputare esclusivamente ai conducenti. Capita che per fretta o assenza di strisce, il pedone debba procedere all'attraversamento della carreggiata ponendosi come possibile ostacolo alla circolazione. In questi casi nel sentire comune c'è meno chiarezza sulle responsabilità rispetto ad un sinistro che accade nei tratti "zebrati", dove tutto ricade sul guidatore, reo di non aver rispettato la precedenza: a fare un po' di luce, però, ci viene in aiuto il Codice della Strada, più nello specifico l'art. 190. In caso di assenza di attraversamenti, infatti, è il pedone che va ad immettersi in un luogo adibito alla circolazione dei veicoli, motivo per cui dovrà dare loro la precedenza, muovendosi sempre perpendicolarmente e non in diagonale ed evitando ovviamente di creare pericolo od intralcio per sé e per gli altri.

Quando si verificano sinistri che coinvolgono pedoni intenti ad attraversare fuori dalle strisce, la valutazione della dinamica e la ricostruzione del sinistro impone di valutare attentamente diverse circostanze: innanzitutto l'avvistabilità del pedone, che per il conducente si misura in base alle condizioni meteo, al momento della giornata e - in caso di orario notturno - all'illuminazione della strada, nonché alla sua conformazione - perché ad esempio se attraverso fuori dalle strisce subito dopo una curva, per il conducente sarà quasi impossibile poter evitare l'impatto; deve poi considerarsi il tempo di reazione del guidatore medio rispetto allo spazio temporale intercorrente tra l'avvistamento e l'inizio dell'azione frenante, che verrà peraltro condizionata anche dalla velocità di guida, dallo stato di manutenzione del mezzo e del manto stradale; infine, avrà una autonoma incidenza la misurazione e rilievo del punto d'urto, laddove se questo è relativo ad un attraversamento appena iniziato, rispetto ad uno quasi concluso, la misura della colpa dei soggetti coinvolti potrà variare significativamente.

Si può quindi affermare che dietro il concetto di investimento di pedone, che nell'immaginario collettivo vede l'automobilista quale principale, se non unico, imputato, vi sia una non piena e consapevole conoscenza delle norme, sicché fuori dalle strisce è sempre il pedone che invade la corsia altrui, con tutte le conseguenze del caso, rispetto alle quali le specifiche sopra riportate consentono, se valorizzate, di affievolire la responsabilità di quello che apparentemente è il soggetto debole.

Come anticipato in premesse, le motivazioni che spingono qualcuno a rischiare la propria vita per eseguire un attraversamento fuori dallo zebra, non sempre sono imputabili ad avventatezza, sbadattaggine o fretta, ma talvolta sono una scelta obbligata imputabile allo stato dei luoghi.

Non è raro, infatti, imbattersi in lunghissimi tratti delle nostre strade completamente privi di un attraversamento, nonostante le circostanze ne richiederebbero la realizzazione. È il caso, ad esempio, di esercizi pubblici come bar, ristoranti, uffici o qualsivoglia ipotetico punto di ritrovo più o meno affollato, che per essere raggiunti in sicurezza hanno bisogno di strisce pedonali. Ad una prima impressione, se si dovesse verificare un incidente in una zona del genere ciò a cui probabilmente si andrà in contro è un concorso di colpa tra pedone e automobilista. In queste situazioni, però, va tenuto conto anche del poco buonsenso della Pubblica Amministrazione, che deve saper valutare dove e come posizionare le strisce pedonali e che, soprattutto, può incorrere in responsabilità in caso di sinistro.

Tra i numerosi eventi di pedoni investiti seguiti negli anni da Studio3A-Valore S.p.A., società specializzata nel risarcimento danni e nella tutela dei diritti dei cittadini, ne spicca purtroppo uno accaduto qualche anno fa nel Veneziano, che porta alla ribalta l'inerzia - in questo caso fatale - della Pa. Un giovane ventiseienne nel novembre del 2018 è stato investito nel tentativo di attraversare da un lato all'altro della strada per raggiungere la fermata del bus dopo una giornata di lavoro. Sul luogo erano presenti moltissimi ragazzi, essendo la fermata nei pressi di un grande centro commerciale: il conducente, quindi, che stava percorrendo la strada rettilinea ad una velocità elevata, ma consentita atteso un limite di 90 km/h vigente, (si ripete, in prossimità dell'uscita di un centro commerciale e delle relative fermate per gli autobus, già questo una aberrazione del gestore della strada), complice l'orario notturno, non ha visto il ragazzo, finendo per impattarlo violentemente al centro della carreggiata senza lasciargli scampo. Questo, però, è stato solo l'ultimo di una lunghissima serie di incidenti accaduti ai pedoni in quel tratto: sia per la mancanza di un attraversamento pedonale per oltre 100 metri da ambo i lati della strada, che per la velocità non commisurata degli automobilisti. Aggiungasi che alle spalle della fermata da raggiungere vi è una scarpata ferroviaria, sicché una volta scesi i passeggeri del bus questi non potevano che raggiungere la direzione opposta, in totale assenza di strisce e con una strada ad alta percorrenza e velocità (è incredibile il basso numero di morti che il sito ha registrato).

Studio3A, nelle indagini del sinistro, ha messo a disposizione dei familiari della vittima diversi professionisti per fare piena luce sul caso, tra cui soprattutto un esperto ingegnere cinematico che ha ricostruito nei dettagli dinamica, cause e tutte le responsabilità dell'incidente. In conclusione si è giunti ad un concorso di colpa al 50 per cento tra pedone e conducente e i familiari della giovane vittima sono stati debitamente risarciti dalle assicurazioni per quanto riguarda l'Rc-auto. Il sinistro, però, ha richiesto un approfondimento ulter-

riore, derivante dalla contraddittorietà di non apporre, in una zona così frequentata dai pedoni e dove per le auto vige un limite di 90 km/h, un attraversamento pedonale che potesse in qualche modo permettere alle persone che utilizzano i mezzi pubblici per arrivare al centro commerciale di circolare in sicurezza da un lato all'altro della strada. Molte pagine social locali hanno fatto quindi partire delle campagne con questo scopo e anche i cittadini stessi si sono fisicamente mobilitati con una petizione che ha raccolto numerosissime firme e un consenso generale, oltre - infine - anche all'appello lanciato su stampa e media online da Studio3A stessa. L'ingegnere incaricato, inoltre, nella sua perizia tecnica aveva segnalato - per citare l'atto - che *"in quel tratto, nonostante l'oggettiva pericolosità e la presenza di fermate di autobus, sono totalmente assenti attraversamenti pedonali segnalati e/o un limite di velocità compatibile con un arresto tempestivo dei veicoli in presenza di pedoni in carreggiata. Ciò non è conseguenza di oggettive difficoltà operative, ma semplicemente di un'inaccettabile inerzia da parte degli enti preposti alla gestione della strada"*. In seguito, aveva "proposto" tre possibili soluzioni per superare il gravissimo stato di carenza di sicurezza:

"1) Creazione di un attraversamento pedonale tracciato, debitamente segnalato, e munito di isola salvagente in rilevato a centro carreggiata.

2) Installazione di un semaforo pedonale a chiamata, che fermi il flusso delle auto solo su richiesta. Rispetto alla prima soluzione, questa consente un flusso più ordinato e continuo del traffico veicolare, con arresti graduali e più regolari.

3) Creazione di un sovrappasso pedonale. Quest'ultima soluzione non andrebbe ad interferire con il traffico veicolare ma creerebbe problemi di utilizzo a persone disabili o anziane".

Dopo una lunga battaglia, durata parecchi mesi, si è arrivati all'esito sperato: non solo è stata riconosciuta la responsabilità degli Enti gestori delle strade e del Comune, che hanno dovuto risarcire direttamente i familiari della vittima per la loro inadempienza, integrando quindi la quota risarcitoria già percepita, ma è stato anche installato un semaforo pedonale a chiamata in quel "maledetto" tratto di strada. Un'ulteriore ammissione di colpa degli interventi urgenti che quell'intersezione necessitava per essere messa in sicurezza.

Anche in questo caso, però, c'è dovuto scappare il morto per avere una soluzione. Le segnalazioni e indicazioni dell'ente gestore della strada date al comune competente di eseguire questi lavori, che nel corso delle indagini si è scoperto essere già state formalizzate mesi addietro, hanno solo acuito il dolore dei familiari, costretti a piangere la perdita di un ragazzo per l'esasperante lentezza burocratica con cui vengono attuati lavori semplici e certamente poco costosi, come l'installazione di un semaforo e la realizzazione delle strisce, che si sbloccano solo dopo che la tragedia si è già consumata.

***Responsabile Area Legale
Studio3A-Valore S.p.A.**