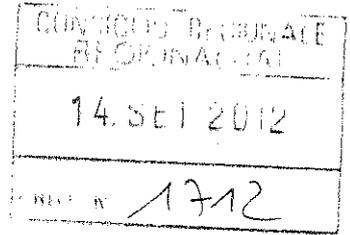




REGIONE AUTONOMA TRENINO-ALTO ADIGE
AUTONOME REGION TRENINO-SÜDTIROL
REGION AUTONOMA TRENIN-SÜDTIROL

Il Presidente - Der Präsident - L. President



Regione Autonoma Trentino Alto Adige
Autonome Region Trentino Südtirol

Trento, 11 settembre 2012

Id Doc: 708913
Registro: RATAA



Num. Prot: 0012700/P del: 14/09/2012

Gentili Signori
FRANCA PENASA
ALESSANDRO SAVOI
CLAUDIO CIVETTINI
LUCA PATERNOSTER
ELENA ARTIOLI
Consiglieri regionali
Gruppo Consiliare LEGA NORD
Via delle Orme, 32
38122 TRENTO

e, p.c. Gentile Signora
dott.ssa ROSA ZELGER THALER
Presidente del Consiglio regionale
Piazza Duomo, 3
39100 BOLZANO

Oggetto: risposta interrogazione n. 172/XIV

Con riferimento all'interrogazione di cui all'oggetto si fa presente quanto segue.

La società Autostrada del Brennero, nel realizzare l'attuale segnaletica orizzontale lungo le piazzole di emergenza, ha fatto riferimento al punto 38) dell'articolo 3 del Codice della Strada che definisce la piazzola di sosta una "parte della strada, di lunghezza limitata, adiacente esternamente alla banchina, destinata alla sosta dei veicoli" e al D.M. 5 novembre 2001 che detta le norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade. Quest'ultimo prevede che le dimensioni minime di una piazzola di sosta sulle strade siano: 25 metri di lunghezza, 3 metri di larghezza e due raccordi per l'ingresso e l'uscita di 20 metri ciascuno. Per esigenze di sicurezza della circolazione, le piazzole devono essere opportunamente distanziate l'una dall'altra, ad intervalli di circa 1.000 metri lungo ciascuno dei due sensi di marcia. Per quanto concerne le autostrade, il citato D.M. consiglia la presenza di piazzole, prescrivendo che le medesime siano di lunghezza complessiva non inferiore a 65 m, nonché eventualmente diversamente articolate rispetto alla piazzola standard.

Trattandosi di opere indispensabili per ridurre i rischi di incidentalità/mortalità, la loro realizzazione è prevista dalla convenzione di concessione autostradale che impegna Autobrennero ad interventi per 15 milioni di euro.

Le piazzole di A22, localizzate nei punti più favorevoli del percorso, presentano una lunghezza non inferiore a 130 metri (contro i 65 metri minimi previsti dal D.M. 5/11/2001) ed ampiezza di 4 metri (contro i 3 metri minimi previsti dalla citata normativa) e sono poste a un'interdistanza di 1,5 chilometri circa.

Con apposite ordinanze, lungo l'intero tracciato di competenza, la società Autostrada del Brennero ha imposto il divieto di sosta a tutti i veicoli che, abbandonate le corsie autostradali, accedono alle piazzole lato carreggiata, riservando tali spazi esclusivamente alla sosta d'emergenza, intesa, ai sensi dell'articolo 157 del codice della Strada, come "l'interruzione della marcia nel caso in cui il veicolo è inutilizzabile per avaria ovvero deve arrestarsi per malessere fisico del conducente o di un passeggero". A ulteriore garanzia della sicurezza della circolazione, le disposizioni societarie specificano come la sosta per emergenza sia consentita esclusivamente all'interno degli spazi opportunamente delimitati.

L'utenza è informata di ciò attraverso adeguata segnaletica stradale, verticale e orizzontale, nonché grazie alle indicazioni ciclicamente presenti sui pannelli a messaggio variabile posti lungo il tracciato di A22.

Sul rispetto del divieto di sosta per motivi diversi dall'emergenza vigila, costantemente, la Polizia stradale.

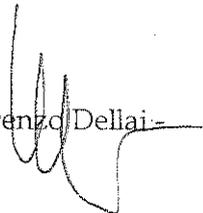
La realizzazione delle piazzole ha certamente contribuito alla notevole diminuzione dei tassi di incidentalità/mortalità sul tracciato, che in A22 è da sempre inferiore alla media nazionale come dimostrano i seguenti dati:

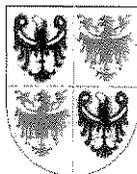
- 19,86 (33 la media nazionale) il tasso d'incidentalità totale registrato in A22 nel 2011, contro un tasso del 43,81 risalente all'anno 2002, con un decremento negli anni del 54,7%;
- 4,98 (9 la media nazionale) il tasso d'incidentalità con danni a persone imputabile al 2011, contro il 10,74 del 2002, con un decremento del 53,6%;
- 14 i morti nell'anno 2011, contro i 36 del 2002 (- 61,1%);
- 0,24 il tasso degli incidenti con morti nel 2011, contro una percentuale dello 0,71% risalente all'anno 2002.

Ritenendo di aver fornito adeguata risposta ai quesiti posti, si rimane a disposizione per eventuali ulteriori informazioni.

L'occasione mi è gradita per porgere cordiali saluti.

- Lorenzo Dellai -





CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTINO - ALTO ADIGE
REGIONALRAT TRENTINO - SÜDTIROL

AUTONOME REGION TRENTINO-SÜDTIROL

Der Präsident

Trient, 11. September 2012
Prot. 0012708/P
vom 14. September 2012
Prot. Nr. 1712 RegRat
vom 14. September 2012

An die Damen und Herren
Regionalratsabgeordneten
Franca Penasa
Alessandro Savoi
Claudio Civettini
Luca Paternoster
Elena Artioli
Ratsfraktion Lega Nord Trentino
Via delle Orme 32
38122 Trient

u.z.K.:

Frau
Rosa Zelger Thaler
Präsidentin des Regionalrates
Domplatz 3
39100 BOZEN

Betrifft: Antwort auf die Anfrage Nr. 172/XIV

In Beantwortung der oben angeführten Anfrage möchte ich Ihnen Folgendes mitteilen:
Die Brennerautobahngesellschaft hat bei der Anbringung der derzeitigen horizontalen Markierung entlang der Notfallbuchten auf Punkt 38 des Artikels 3 der Straßenverkehrsordnung Bezug genommen, der die Haltebuchten als „einen Teil der Straße, von begrenzter Länge, der außerhalb des Straßenrandes liegt und für die Rast der Fahrzeuge bestimmt ist“ definiert sowie auf das Ministerialdekret vom 5. November 2001, welches die Bestimmungen funktioneller und geometrischer Natur für den Bau der Straßen beinhaltet. Letztgenanntes sieht vor, dass eine Haltebucht auf den Straßen die nachstehend angeführten Mindestmaße aufweisen muss: 25 Meter Länge, 3 Meter Breite und 2 Zufahrten für die Ein- und Ausfahrt von jeweils 20 Metern. Um den Sicherheitsanforderungen auf der Straße gerecht zu werden, müssen die Haltebuchten entlang der Strecke, in beiden Fahrtrichtungen, angemessen verteilt sein und zwischen diesen muss ein Abstand von ungefähr 1.000 Metern bestehen. Was die Autobahnen anbelangt, rät das besagte Ministerialdekret, Haltebuchten vorzusehen, wobei vorgeschrieben wird, dass diese insgesamt eine

Länge von nicht weniger als 65 Metern aufweisen müssen sowie im Vergleich zu den Standardbuchten anders angeordnet sein können.

Da die Haltebuchten im Hinblick auf die Reduzierung der Unfallgefahr/Unfälle mit tödlichem Ausgang von einschneidender Wichtigkeit sind, ist deren Realisierung im Abkommen für die Autobahnkonzession vorgesehen, welches die Autobahn verpflichtet, Arbeiten im Wert von 15 Millionen Euro durchzuführen.

Die Haltebuchten auf der A22, die in den für den Verkehrsfluss am günstigsten gelegenen Punkten errichtet sind, sind mindestens 130 Meter lang (das Ministerialdekret vom 5. November 2001 schreibt hingegen eine Länge von mindestens 65 Metern vor) und 4 Meter breit (mindestens 3 Meter sieht die genannte Bestimmung vor) und sind alle 1,5 Kilometer angelegt.

Mit entsprechenden Verfügungen hat die Brennerautobahn für den in ihren Zuständigkeitsbereich fallenden Teil der Autobahn angeordnet, dass die Fahrzeuge, welche die Fahrbahnen der Autobahn verlassen und auf die Haltebuchten einfahren, dort nicht rasten dürfen. Genannte Buchten sind nämlich ausschließlich für Notfälle reserviert, die im Sinne des Art. 157 der Straßenverkehrsordnung definiert werden als „Unterbrechung der Fahrt im Falle eines Defekts des Fahrzeugs oder im Falle des Unwohlseins des Fahrzeuglenkers oder eines Beifahrers.“ Zwecks Untermauerung der Verkehrssicherheit ist in den Bestimmungen der Gesellschaft außerdem vorgesehen, dass ein Anhalten im Notfall ausschließlich in den dafür gekennzeichneten Bereichen erfolgen muss.

Die Autobahnbenutzer werden darüber anhand eigener Straßenbeschilderungen, sowohl vertikaler als auch horizontaler Art, sowie über Anzeigen informiert, die auf den entlang der Autobahn angebrachten variablen Leuchttafeln in regelmäßigen Abständen immer wieder aufscheinen.

Über die Einhaltung des Halteverbots aus Gründen, die nicht Notfälle betreffen, wacht die Straßenpolizei.

Die Errichtung der Haltebuchten hat zweifelsohne dazu beigetragen, dass die Unfall-/Todesrate beachtlich gesenkt werden konnte, die auf der A22 seit jeher im Vergleich zum gesamtstaatlichen Durchschnitt niedriger ist, so wie dies auch aus den nachstehend angeführten Daten hervorgeht:

- Die auf der A22 im Jahr 2011 verzeichnete Unfallrate beläuft sich auf insgesamt 19,86 (gesamtstaatlicher Durchschnitt: 33) gegenüber 43,81 im Jahr 2002, was einem Rückgang von 54,7 % entspricht;
- Unfallrate mit zum Schaden gekommenen Personen im Jahr 2011 4,98 (gesamtstaatlicher Durchschnitt: 9) gegenüber 10,74 im Jahr 2002, was einem Rückgang von 53,6 % entspricht;
- 14 Tote im Jahr 2011 gegenüber 36 Toten im Jahr 2002 (- 61,1 %);
- Die Unfallrate mit Toten belief sich im Jahr 2011 auf 0,24 gegenüber den 0,71% des Jahres 2002.

In der Hoffnung, auf Ihre Fragen gebührend geantwortet zu haben, stehe ich für eventuelle Klarstellungen stets zu Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen.

DER PRÄSIDENT
- Lorenzo Dellai -