

# **“REGOLAMENTAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE DEI VEICOLI PESANTI IN AUTOSTRADA IN PRESENZA DI NEVE”**

## **1.Premessa**

Gli interventi finalizzati alla gestione delle emergenze che interessano il sistema viario autostradale determinate da precipitazioni nevose sono disciplinate da:

1. Il documento redatto congiuntamente da Polizia Stradale, Anas ed Aiscat che definisce le *“Linee guida per la gestione coordinata delle emergenze invernali su aree geografiche vaste con interessamento di più concessionarie autostradali”* (all.1);
2. Le pianificazioni redatte a livello locale (Regioni, Uffici Territoriali di Governo, Compartimenti della Polizia Stradale, Concessionarie Autostradali, Anas);
3. il *“Protocollo Operativo per la regolamentazione della circolazione dei veicoli pesanti in autostrada in presenza di neve”*, siglato in data 14 dicembre 2005 presso l'allora Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e sottoscritto dai rappresentanti del predetto dicastero, del Ministero dell'Interno, dell'Anas, dell'Aiscat, delle associazioni degli autotrasportatori (all.2);
4. Gli schemi segnaletici (all.3) di attuazione del filtraggio dinamico (detto anche fermo temporaneo) in carreggiata dei veicoli con massa superiore alle 7,5 t, redatti ad integrazione del *“Protocollo Operativo per la regolamentazione della circolazione dei veicoli pesanti in autostrada in presenza di neve”*;

In attuazione del *“Protocollo Operativo per la regolamentazione della circolazione dei veicoli pesanti in autostrada in presenza di neve”* che prevede l'attuazione del filtraggio dinamico dei mezzi pesanti con massa superiore alla 7,5 t lungo le rete autostradale, viene redatto il presente documento per definire:

- una mappatura delle aree e dei nodi autostradali più esposti a criticità alla circolazione stradale derivanti da eventi nevosi;
- una mappatura delle tratte autostradali nell'ambito delle quali realizzare l'accumulo temporaneo dei mezzi pesanti.

In tale contesto, per una maggiore efficacia dell'intervento di fermo temporaneo dei mezzi pesanti, e, in generale, degli interventi di gestione delle criticità in autostrada in presenza di neve, vengono delineate anche alcune **azioni di supporto** che possono essere effettuate da tutti i soggetti coinvolti nelle emergenze che interessano il sistema viario nazionale.

## **2. Individuazione delle aree critiche e delle relative tratte di accumulo**

Come anticipato, per dare attuazione a quanto previsto nell'ambito del "*Protocollo Operativo per la regolamentazione della circolazione dei veicoli pesanti in autostrada in presenza di neve*", con il presente documento sono state definite le aree/nodi autostradali più esposte a criticità della circolazione stradale derivanti da eventi nevosi.

A tali aree/nodi corrispondono in termini di rete autostradale specifiche tratte, lungo le quali si prevede, se necessario, nell'ambito della gestione dell'emergenza neve, di attuare un divieto di transito temporaneo per i mezzi pesanti con massa a pieno carico maggiore di 7,5 t, da attuarsi secondo quanto previsto dal più volte citato protocollo operativo.

In funzione delle aree/nodi autostradali critici sono state, poi, determinate le tratte autostradali all'interno delle quali realizzare il filtraggio dinamico dei mezzi pesanti.

Le aree/nodi critiche e le relative tratte di filtraggio dinamico individuate, sintetizzate negli schemi grafici allegati (all. 4), nascono sulla base dei dati storici disponibili relativi sia alle precipitazioni nevose che ai dati di traffico (traffico pesante in particolare), e costituiscono una indicativa base di riferimento per l'attuazione del "filtraggio dinamico".

Infatti, è bene evidenziare che, data la complessità e variabilità del fenomeno, tali schemi debbono essere assunti a riferimento, per una corretta ed efficace risoluzione dell'emergenza, in base alle reali esigenze contingenti che si vengono a creare.

In tale ottica è necessario, per esempio, tenere in debita considerazione le condizioni della circolazione e della infrastruttura (come ad esempio la presenza di eventuali cantieri), e, ovviamente, le condizioni climatiche che contraddistinguono l'emergenza. Ne consegue che particolari condizioni possono inficiare, da una parte l'uso di una determinata tratta preventivamente definita per il filtraggio dinamico, e dall'altra consentire l'utilizzo di altre tratte di accumulo ritenute idonee dalla Polizia Stradale e dalle Concessionarie.

Per quanto detto le aree/nodi critiche e le tratte dove attuare il filtraggio dinamico potranno, qualora risultasse necessario, essere integrate e/o modificate in seguito ad una ulteriore esperienza sul tema così che si possa garantire un costante miglioramento delle condizioni di sicurezza e fluidità della circolazione durante le emergenze neve.

In tal senso i Gestori autostradali, d'intesa con i Compartimenti della Polizia Stradale, sulla base dell'esperienza, si adopereranno per individuare eventuali ulteriori tratte adeguate al filtraggio temporaneo dei mezzi pesanti, tratte che potranno integrare gli schemi allegati (all. 4). Tali integrazioni dovranno essere comunicate al Centro di coordinamento nazionale per la viabilità.

Infine, è bene sottolineare che, nell'ambito della gestione dell'emergenza invernale, il sistema costituito dalle tratte di filtraggio dinamico potrà essere integrato dal sistema di aree di stoccaggio, anch'esso individuato in fase di pianificazione per attuare un fermo temporaneo dei mezzi pesanti in caso di neve.

Pertanto, per attuare il fermo temporaneo dei mezzi pesanti, saranno utilizzate, in funzione di specifiche aree/nodi critiche sia tratte di filtraggio dinamico in carreggiata che apposite aree di stoccaggio, interne ed esterne all'autostrada, secondo quanto previsto dal "*Protocollo Operativo per la regolamentazione della circolazione dei veicoli pesanti in autostrada in presenza di neve*".<sup>1</sup>

### **3. Azioni di supporto all'attuazione del filtraggio dinamico o fermo temporaneo dei mezzi pesanti**

Per una più intensa efficacia della gestione delle criticità in autostrada in presenza di precipitazioni nevose, nello specifico della attuazione del filtraggio dinamico dei mezzi pesanti, possono essere necessarie alcune **azioni di supporto** svolte da tutti i soggetti coinvolti nelle emergenze che interessano la rete viaria nazionale.

Le *azioni di supporto* possono essere *interne* ed *esterne* al sistema autostradale e sono in ogni caso finalizzate a dare piena efficacia alla regolamentazione della circolazione secondo i dettami del Protocollo Operativo.

La decisione di attivare le operazioni di filtraggio o l'eventuale fermo temporaneo dei mezzi pesanti viene assunta dalle Società concessionarie autostradali d'intesa con i Compartimenti della Polizia Stradale ed è comunicata al Centro di coordinamento nazionale in materia di viabilità.

Si indicano di seguito alcune delle possibili azioni di supporto.

Le *azioni di supporto interne* sono quelle poste in essere dai C.O.V., istituiti presso le Prefetture – U.T.G., da Polizia Stradale e Concessionarie per la piena realizzazione del "filtraggio dinamico" dei mezzi pesanti sulle carreggiate autostradali:

---

<sup>1</sup> In talune occasioni le aree di stoccaggio vengono individuate (sostituendo le tratte di filtraggio dinamico) in relazione alla impossibilità di individuare tratte di accumulo opportune, capaci di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione.

- I Gestori autostradali segnaleranno il raggiungimento delle soglie di allerta indicate nell'allegato al "*Protocollo Operativo per la regolamentazione della circolazione dei veicoli pesanti in autostrada in presenza di neve*" (all.2), previa verifica delle condizioni della viabilità e del fondo stradale lungo i tratti interessati dalla neve attraverso il proprio personale, le tecnologie a disposizione e sulla base delle informazioni fornite dalla Polizia Stradale;
- Il Coordinatore dei Comitati Operativi per la Viabilità presso le Prefetture – U.T.G., in base alle informazioni acquisite, classifica la situazione di crisi in atto e convoca i componenti del C.O.V. dandone notizia al Presidente del Centro Nazionale.
- La Polizia Stradale ed i Gestori autostradali, con adeguato anticipo rispetto all'attivazione del provvedimento di filtraggio dinamico ed in base alle proprie competenze, provvederanno a predisporre su strada i presidi di personale e la segnaletica necessari per attuare lo stesso filtraggio dinamico secondo le modalità previste dagli schemi segnaletici e le modalità attuative di cui all'allegato 3.
- La Polizia Stradale ed i Gestori autostradali, in seguito all'evolversi della situazione, adotteranno le strategie operative ritenute più opportune e delinearanno congiuntamente l'eventuale passaggio alle diverse fasi operative (selezione del traffico pesante da quello leggero, accumulo, decongestionamento), previste dagli schemi segnaletici di possibile attuazione per il fermo temporaneo in carreggiata dei veicoli con massa a pieno carico > 7,5 t (all.3).

Le **azioni di supporto esterne** sono quelle poste in essere dagli altri soggetti coinvolti nelle emergenze che interessano il sistema viario nazionale.

Definizione dei soggetti interessati e delle azioni ed interventi possibili per supportare le attività disciplinate dal "Protocollo Operativo":

#### Dipartimento della Protezione Civile:

Supporta, attraverso l'attività di previsione svolta dalla Veglia Meteo e dal Centro funzionale del Dipartimento della protezione civile, ai sensi della direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 27 febbraio 2004, i processi decisionali e le attività di coordinamento svolti dal Centro nazionale in materia di viabilità.

Assicura il raccordo e il costante flusso di comunicazione tra la Sala situazione Italia e la Sala operativa del Servizio Polizia Stradale.

Garantisce, in caso di fermo prolungato del traffico in condizioni climatiche particolarmente sfavorevoli, l'intervento delle organizzazioni di volontariato - per il tramite delle regioni – al fine di prestare assistenza ai conducenti, nonché, qualora

necessario, delle altre strutture operative del Servizio nazionale di protezione civile di cui all'art.11 della Legge 225/92.

Arma dei Carabinieri:

Congiuntamente alla Polizia Stradale ed alla Polizia locale provvede alla disciplina del traffico lungo le arterie viarie adducanti ai caselli autostradali, nelle zone interessate dalle operazioni di filtraggio o di fermo temporaneo dei mezzi pesanti, fornendo la necessaria assistenza agli utenti in transito.

Vigili del Fuoco:

A seguito di chiamata di soccorso assicurano, per quanto di competenza, l'intervento di soccorso tecnico urgente nelle aree interessate dalla crisi.

Anas:

Svolge le azioni necessarie per garantire la percorribilità delle arterie stradali di propria competenza nelle zone interessate dagli eventi emergenziali. Effettua il presidio con proprio personale e assicura interventi rapidi del soccorso stradale per la rimozione di ostacoli lungo la viabilità predetta.

Rai – Canali di Pubblica Utilità – Isoradio

Garantisce la diffusione costante e tempestiva delle informazioni e delle notizie utili per prevenire le situazioni di crisi. Mantenendo un continuo collegamento con il Centro di coordinamento nazionale in materia di viabilità, assicura costanti aggiornamenti sullo stato della transitabilità delle arterie stradali interessate dagli eventi emergenziali, sulla evoluzione degli stessi e sugli obblighi imposti a seguito delle condizioni meteorologiche avverse.

#### **4. Considerazioni conclusive**

Il presente documento nella sua specificità integra le pianificazioni già redatte o da redigere per la gestione delle emergenze derivanti da eventi nevosi.

La mappatura delle aree e dei nodi autostradali più esposti a criticità alla circolazione stradale derivanti da eventi nevosi e l'indicazione delle tratte autostradali nell'ambito delle quali realizzare le operazioni di filtraggio e l'accumulo temporaneo dei mezzi pesanti, sono state definite dalle Concessionarie autostradali d'intesa con il Centro di Coordinamento Nazionale in materia di Viabilità.

Le eventuali integrazioni ed aggiornamenti degli schemi allegati, in considerazione della variabilità dei fenomeni, saranno proposte dalle Concessionarie autostradali e dai Compartimenti della Polizia Stradale e valutate dal Centro di Coordinamento Nazionale in materia di Viabilità.