QUATTRO CORSIE

Segnaletica per lavori

Sommario delle norme per il segnalamento temporaneo e l'esecuzione di lavori in autostrada

Schemi

CANTIERI FISSI 1 - 13

RAMI DI SVINCOLO 14 - 21

CANTIERI MOBILI 22 - 31

PERTINENZE 32 - 35

DPSC GOR NST Segnaletica

autostrade per l'italia

EDIZIONE MARZO 2009

DISCIPLINARE TECNICO RELATIVO AGLI SCHEMI SEGNALETICI, DIFFERENZIATI PER CATEGORIA DI STRADA, DA ADOTTARE PER IL SEGNALAMENTO TEMPORANEO

estratto da "Supplemento Straordinario alla Gazzetta Ufficiale n. 226 del 26 settembre 2002 – Serie generale" (da cap. I al cap. 10 pp. 10-45)

1. SCOPO

Il presente disciplinare è diretto a responsabili della messa in opera e del mantenimento in efficienza della segnaletica temporanea. Ha lo scopo di organizzare attraverso numerosi esempi pratici le modalità di applicazione delle norme del Codice della Strada e del Regolamento (nel seguito del testo: Codice e Regolamento) e di quelle degli artt. 36, 38 e 161 del Regolamento di esecuzione e di attuazione della stessa Codice. Il documento, che si propone d'attenzione di tutti coloro che a qualunque titolo vengono tenuti a che intervengono nel campo stradale, contiene: - disposizioni applicative degli elementi principali del segnalamento temporaneo con richiami delle norme regolamentari;
- Caratterizzazione dei segnali e dispositivi temporanei;
- Schemi di segnalamento temporaneo corrispondenti a diversi casi come:
  - Cantieri fissi, cantieri mobili, incidenti;
  - Deviazioni provvisorie.

Le istituzioni lasciano ai responsabili un certo margine di libertà per meglio adeguare le misure da adottare alla situazione incontrata utilizzando i mezzi immediatamente disponibili ovvero da reperire in tempi accessori.
Non è certo solo mantenere di affrontare una data situazione ed è disciplinare questa fornisce per la stessa soluzione ottimale.
Di contro gli schemi proposti hanno valore di esempi ovvero la presenza di evidenze tutti i possibili casi.
Una applicazione rapidamente delle regole di buon è conseguire necessaria, e le studio di quanto riassunto nelle presenti istruzioni è indispensabile anche ai fini del rispetto del principio di uniformità della segnaletica su tutta il territorio nazionale.

2. PRINCIPI DEL SEGNALAMENTO TEMPORANEO

Sulle strade possono presentarsi anomalie, quali cantieri, incidenti, ostruzioni, degrado, etc., che costituiscono un pericolo per gli utenti (nel seguito del testo con la generica dizione "utenti" si intende una qualsiasi delle anomalie sopra elencate).
Per salvaguardare la loro sicurezza, a quella di chi opera sulla strada e nelle sue immediate vicinanze, mantenendo contempo una adeguata fluidità della circolazione, è regolamento temporaneo deve:
- informare gli utenti;
- guidarli;
- convincerli a tenere un comportamento adeguato ad una situazione non abituale.

2.1 Principi

La messa in opera della segnaletica temporanea richiede riflessione e buon senso e il rispetto dei seguenti principi:
- Adattamento;
- Coerenza;
- Credibilità;
- Visibilità e leggibilità.

2.1.1 Principio di adattamento

La segnaletica temporanea deve essere adattata alla circostanza che la impongono. Appare evidente che i dispositivi di segnalamento temporanei, che sono stati studiati per fronteggiare le più ricorrenti situazioni di emergenza, non possono tutti e sempre essere adatti alle varie situazioni che si presentano sulle strade. Il segnale di cantiere deve essere posto sulla parte della carreggiata su cui sulla percorribile ad ulteriore velocità deve il traffico effettuare diminuzione e modo lento.
Gli elementi di un intero cantiere per la messa in opera sono come i seguenti:
- Tipo di strada e sue caratteristiche geometriche (numero di corsie per senso di marcia, presenza o meno di corsie di emergenza, ampiezza delle corsie, ampiezza delle banchine);
- Mezzo e durata della situazione contingente e particolari operazioni, cantiere fisso, cantiere mobile, deviazione della circolazione;
- Importanza del cantiere (in funzione degli effetti sulla circolazione e dell'aggiunta sulla strada);
- Visibilità legata agli elementi geometrici della strada (andamento plano-altimetrico, vegetazione, opere d'arte, barriere di sicurezza, barriere antirumore);
- Visibilità legata a particolari condizioni ambientali (pioggia, neve, nebbia, ecc.);
- Localizzazione (ambito urbano ed extraurbano, strade a raso o su opere d'arte, punti singolari come ad esempio intersezioni e svincoli);
- Velocità e tipologia del traffico (in loro variabilità durante la vita del cantiere può essere origine di collisioni a cantiere);

2.1.2 Principio di coerenza

Ne siamo di sopalamento temporanee sono uguali deve essere coerente con la situazione per cui ne è disposto l'impiego; ad ogni situazione diversa corrispondono medesimi segnali o zero cotteri di prova. Non possono essere ammessi segnali temporanei contraddittori o ambigui, o che non siano chiari.
Per evitare contraddizioni bisogna accurate provvisionarmi e rimanere i segnali permanenti.

2.1.3 Principio di credibilità

Perché sia efficace la segnaletica deve essere assicurata credibile. Essa deve informare l'utente della situazione di cantiere, della sua localizzazione, della sua importanza e delle condizioni di circolazione in prossimità e lungo lo stesso.
Occorre dunque che la situazione del cantiere sia effettivamente quella che egli si aspetta dopo aver letto i segnali. È necessario accertare, in particolare, che:
- la segnaletica segnali nuovi ostacolo effettivamente significativo;
- la segnaletica segnali nel tempo e nello spazio l'evoluzione del cantiere;
- la segnaletica temporanea sia coerente rispetto al cantiere e terminata e la segnaletica permanente messa o ripristinata in opera.

2.1.4 Principio di visibilità e leggibilità

Per essere visibili e leggibili, i segnali devono:
- essere forma dimensioni, colori, simboli e caratteri regolamentari;
- essere in numero limitato (non devono essere più sulla stessa supporto e affiancati più di due segnali);
- essere posizionati correttamente (giusta quota di posizionamento, orientamento e cura della verticalità);
- essere in buono stato (non devono essere impiegati segnali deteriorati o danneggiati).

Per garantire la visibilità dei segnali è consigliabile, in alcune condizioni, ripetuti in cantiere.

2.2 Regolamentazione

Il posizionamento di segnali di prescrizione deve essere soggetto di cui provvedimento adottato dall'autorità competente, salvo i casi di urgenza.
Per far fronte a situazione di emergenza e quando si tratti di ostruzione di lavori di particolare urgenza le misure per la sicurezza della circolazione sono adottate dagli operatori di pattuglia sulla strada, ai sensi dell'art. 21 del Codice. Il prolungarsi della situazione di emergenza non deve essere confusa dall'autorità competente, per il periodo coincide con due giorni. Entro coincidenze, tale termine è di settantadue ore. In caso di interventi non programmabili e estranegli di manutenzione ordinaria, (ad es. tutti quei casi che riportano nella ordinaria attività di manutenzione, che comportano limitazione di traffico non rilevante e di breve durata, invece in caso di incidente circolante e ostacolo nationali, l'Ente proprietario della strada o il concessionario autostradale, ai sensi dell'art. 7 comma 4 del Codice e art. 5 del Regolamento, provvedono ad adottare le misure provvisorie, ai sensi dell'art. 21 del Codice.

2.3 Esecuzione dei lavori

Nel caso di cantieri che intervengono in sede di autostrade, di strade extraurbane principali e di strade urbane di scorrimento e di quartiere, i lavori devono essere svolti, in quei tratti, senza ulteriori limiti a una delle carreggiate, e in via prioritaria, nei periodi ciascuno di minimo impegno della strada da parte dei flussi veicolari. I lavori di durata prevedibilmente più ampia e che non rientrano casualmente di urgenza devono essere realizzati nei periodi annuali notturnali.

2.4 Coordinamento tra Enti

Quando l'esecuzione di lavori richiede la deviazione su strade appartenenti ad altri Enti proprietari o concessionari occorre l'assenso preventivo di questi ultimi.

3. SEGNALI E DISPOSITIVI SEGNALETICI

3.1 Classificazione dei segnali

I segnali convenzionali utilizzati per la segnaletica temporanea sono rappresentati nella Tav. 0 e di seguito riportati, secondo la classificazione di una categoria regolamentare ovvero Ente significato e modalità di impiego per prescrizione di cantiere.
Le sovrapposizioni delle figure è la cosa delle analogie importanti nel Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada. Le dimensioni dei segnali, salvo quanto indicato nel Codice e nel Regolamento, devono essere adottate secondo necessità per la migliore rappresentazione di alcune situazioni specifiche.

3.1.1 Segnali di pericolo

Lavori (fig. II. 383) dove essere installato in prossimità di cantieri fissi e mobili, anche se di manutenzione, mobile di quando interagisce indicato l'entrata del cantiere quando il tratto di strada interessato sia più lungo di 100 m, come di lunghe sopraccennate presso due prescrizioni.
Strettoia simmetrica (fig. II. 388) dove essere usate per prenegoziare un restringimento periodico della carreggiata su ambedue i lati.
Strettoia asimmetrica a sinistra (fig. II. 389) dove essere usate per prenegoziare un restringimento periodico della carreggiata posto sul lato sinistro.
Strettoia asimmetrica a destra (fig. II. 386) dove essere usate per prenegoziare un restringimento periodico della carreggiata posto sul lato destro.
Doppio senso di circolazione (fig. II. 382) dove essere usate per prenegoziare un tratto di strada nel quale si svolge il traffico di entrambi i sensi di marcia su una sola carreggiata.
Mezzi di lavoro in azione (fig. II. 380) dove essere usate per prenegoziare un periodo continuato della presenza di macchine operatrici, quali: mietitrice, escavatori, ruspe, di autocarri, etc., che possono interferire con il traffico veicolare.
Strada deformata (fig. II. 389) dove essere usate per prenegoziare un tratto di strada in cattive state o con pavimentazione irregolare.
Materiale instabile sulla strada (fig. II. 390) dove essere usate per prenegoziare la presenza sulla pavimentazione di ghiaia, pietrisco, pozzolana, od altro materiale instabile che può dimostrare pericolosamente per la sicurezza della circolazione dei veicoli.
Segni orizzontali di rallentamento (fig. II. 391) dove essere usate per prenegoziare un periodo diverso dalla realizzazione della segnaletica orizzontale, ovvero: linee di rallentamento in cui ad ritmo crescente della lunghezza delle linee, che fanno sembrare la strada più lunga.
Incidente (fig. II. 395) dove essere usate per prenegoziare un periodo diverso dalla presenza di un incidente stradale.
Dossi (fig. II. 393) dove essere usate per prenegoziare un periodo diverso dalla presenza di dossi.
Strettoia a larghezza ridotta (fig. II. 395) dove essere usate per prenegoziare un tratto di strada nel quale la carreggiata è ridotta di larghezza rispetto.
Semaforo (fig. II. 400) dove essere usate per prenegoziare un impianto semaforico.

3.1.2 Segnali di prescrizione

Dare precedenza (fig. II. 346) dove essere usate per indicare a conducenti l'obbligo di dare la precedenza ai veicoli provenienti da una strada secondaria che si immette su una strada principale, in assenza di segnalamento.
Fermarsi e dare precedenza (fig. II. 339) dove essere installato nelle intersezioni e nei luoghi che non godono del diritto di precedenza, per indicare ai conducenti l'obbligo di fermarsi e di dare la precedenza prima di immettersi o attraversare una strada su cui sono in transito veicoli.
Dare precedenza nei sensi unici alternati (fig. II. 347) dove essere usate per indicare l'obbligo di dare la precedenza alla corrente di traffico proveniente in senso inverso, nelle strettoie nelle quali i casi istituiti il senso unico alternato.
Divieto di transito (fig. II. 86) dove essere impiegate per indicare il divieto di entrare in una strada sulla quale è temporaneamente interdetto il transito.
Divieto di sorpasso (fig. II. 90) dove essere usate per indicare il divieto di sorpasso dei veicoli a motore eccetto i ciclomotori e i motocicli, anche se in manovra può comporre verso la contravvenzione con a senso circolatorio.
Limite massimo di velocità ..... km/h (fig. II. 50) dove essere usate per indicare il divieto di superare la velocità massima indicata, in relazione alla segnaletica di cantiere.
Divieto di sorpasso per i veicoli di massa a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate (fig. II. 52) dove essere usate per indicare il divieto di sorpasso dei veicoli a motore da parte di veicoli a motore a pieno carico superiore a 3,5 t, inclusive dalla corte di circolazione, non adibiti al trasporto di persone.
Transito vietato ai veicoli di massa a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate (fig. II. 60) dove essere usate per indicare il divieto di transito ai veicoli di massa a pieno carico superiore a 3,5 t, inclusive dalla corte di circolazione, non adibiti al trasporto di persone.
Transito vietato ai veicoli di massa a pieno carico superiore a ..... tonnellate (fig. II. 60) dove essere usate per indicare il divieto di transito ai veicoli di massa a pieno carico superiore a ..... t, inclusive dalla corte di circolazione, non adibiti al trasporto di persone.
Transito vietato ai veicoli di massa a pieno carico superiore a ..... tonnellate (fig. II. 60) dove essere usate per indicare il divieto di transito ai veicoli di massa a pieno carico superiore a ..... t, inclusive dalla corte di circolazione, non adibiti al trasporto di persone.
Transito vietato ai veicoli aventi larghezza superiore a ..... metri (fig. II. 61) dove essere usate per indicare il divieto di transito ai veicoli di larghezza superiore a quella indicata.
Transito vietato ai veicoli aventi altezza superiore a ..... metri (fig. II. 66) dove essere usate per indicare il divieto di transito ai veicoli di altezza superiore a quella indicata.
Divieto di sorpasso per i veicoli, a complessivi di veicoli, aventi lunghezza superiore a ..... metri (fig. II. 67) dove essere usate per indicare il divieto di transito ai veicoli (filizzi, a complessivi di veicoli) aventi lunghezza superiore a quella indicata.
Transito vietato ai veicoli aventi una massa superiore a ..... tonnellate (fig. II. 68) dove essere usate per indicare il divieto di transito ai veicoli di massa superiore a quella indicata.
Transito vietato ai veicoli aventi una massa per asse superiore a ..... tonnellate (fig. II. 69) dove essere usate per indicare il divieto di transito ai veicoli aventi tutti due per carrozza una massa superiore a quella indicata.
Direzione obbligatoria diritta (fig. II. 80a) dove essere usate per indicare l'obbligo di proseguire diritto.
Direzione obbligatoria a sinistra (fig. II. 80b) dove essere usate per indicare l'obbligo di svolta a sinistra.
Direzione obbligatoria a destra (fig. II. 80c) dove essere usate per indicare l'obbligo di svolta a destra.
Preavviso di direzione obbligatoria a destra (fig. II. 80d e fig. II. 80d?) dove essere usate per indicare l'obbligo di svolta a destra.
Preavviso di direzione obbligatoria a sinistra (fig. II. 80e) dove essere usate per preannunciare l'obbligo di svolta a sinistra.
Direzioni consentite destra e sinistra (fig. II. 81c) dove essere usate per indicare l'impossibilità a di diretta di proseguire diritto.
Passaggio obbligatorio a sinistra (fig. II. 82a) dove essere usate per indicare ai conducenti l'obbligo di passare a sinistra di un cantiere installato di un ostacolo, un spartiacque, etc.
Passaggio obbligatorio a destra (fig. II. 82b) dove essere usate per indicare ai conducenti l'obbligo di passare a destra di un cantiere installato o di un ostacolo, un spartiacque, etc.
Passaggi consentiti (fig. II. 83) dove essere usate per indicare ai conducenti la possibilità di passare sia a destra che a sinistra di un cantiere installato o di un ostacolo, un spartiacque, etc.
Via libera (fig. II. 70) dove essere usate per indicare la fine di tutte le prescrizioni precedentemente imposte.
Fine limitazione di velocità (fig. II. 71) dove essere usate per indicare il ripristino dei limiti generali di velocità imposti in quel tipo di strada.
Fine del divieto di sorpasso (fig. II. 72) dove essere usate per indicare la fine del divieto di sorpasso per tutti i veicoli.
Fine del divieto di sorpasso per i veicoli di massa a pieno carico superiore a 3,5 tonnellate (fig. II. 73) dove essere usate per indicare la fine del divieto di sorpasso per i veicoli di massa a pieno carico superiore a 3,5 t non adibiti al trasporto di persone.

3.1.3 Segnali di indicazione

Tabella lavori (fig. II. 382) posteriori da installare in prossimità delle testate del cantiere stradale di durata superiore a sette giorni.
Fine lavori (fig. II. 383) posteriori da installare (fig. II. 400, II. 406, II. 408) di quando II. 405 sempiffica l'intersezione di una strada per lavori in corso indicando la deviazione necessaria e la sua lunghezza. Il quando II. 406 è da impiegare nei casi in cui la zona di deviazione risale nell'area di una strada, anche l'inserto il cui sulmo di bande. I quadri II. 407 e II. 408 sono da impiegare nei casi in cui la deviazione non risale nell'area di una strada, ma si tratta di una deviazione geografica principale. I pannelli II. 408 sempiffica una limitazione di tonnate lungo un tratto di strada, raccomandi ai tornali eventi una minaccia superiore a 2,5 t ed indica l'itinerario alternativo periodicità da parte di tali tornali.
Precarrivo di intersezione (fig. II. 408) e II. 408/b) semplificano preavviso di intersezione che richiedono una manovra di svolta a destra o a sinistra. Il quando II. 408/b indica la distanza.
Segnali di direzione (fig. II. 405) tali segnali hanno la funzione di conferma della deviazione prevista dal segnale di fig. II. 405 per limitazione di lunghezza lunghezza, oppure hanno la funzione di conferma della direzione da seguire nel caso in cui la deviazione non sia stata segnalata in precedenza.
Preavviso deviazione autocarri obbligatoria (fig. II. 408/a) segnala composizione dei percorsi, in arrivo/uscente ad un cantiere stradale, l'uscionna di un itinerario consigliato per gli autoveicoli autostrattisti.
Direzione autocarri obbligatoria (fig. II. 409/b) segnali composizione dei percorsi, in arrivo/uscente ad un cantiere stradale, la direzione di un itinerario consigliato per gli autoveicoli autostrattisti.
Segnale di corsia chiusa (destra o sinistra) (fig. II. 411/a) indica la riduzione da due ad una corsia di marcia per la presenza di una deviazione in corrispondenza di un cantiere stradale.
Segnale di corsia chiusa (destra o sinistra) (fig. II. 411/b) indica la riduzione da tre a due corsie di marcia per la presenza di una deviazione in corrispondenza di un cantiere stradale.
Segnale di corsia chiusa (fig. II. 411/c), II. 411/d e II. 411/g) indica la possibilità di proseguire diritto o su una o due delle corsie della carreggiata opposte per la presenza di una deviazione in corrispondenza di un cantiere stradale.
Segnale di corsia chiusa (fig. II. 411/d e II. 411/e) indica la deviazione, in prossimità, su corsia adiacente, per la presenza di una deviazione in corrispondenza di un cantiere stradale. La deviazione può interessare anche l'attraversamento di emergenza.
Segnale di carreggiata chiusa (fig. II. 412/a e II. 412/c), indica la chiusura della carreggiata con conseguente deviazione di tutti i veicoli su una carreggiata opposta per la presenza di un cantiere.
Segnale di rientro in carreggiata (fig. II. 412/d, II. 412/e, II. 412/f, II. 412/g) indica il rientro sulla carreggiata normale di marcia.
Segnale di carreggiata chiusa (fig. II. 412/a e II. 412/b) indica la chiusura della carreggiata con conseguente deviazione. Il pannello, in due varie chiusa della carreggiata opposta. I due segnali differiscono fra le sole dimensioni.
Segnale di rientro in carreggiata (fig. II. 412/d, II. 412/e, II. 412/f) indica il rientro sulla carreggiata normale di marcia.
Variazione corsie disponibili (fig. II. 240) indica un aumento temporaneo da due a tre corsie.
Una corsia disponibile (fig. II. 414) indica l'una delle corsie disponibili per le diverse categorie di veicoli.

3.1.4 Segnali per cantieri mobili e su veicoli

Passaggio obbligatorio per veicoli operativi (fig. II. 190) segnale di cui devono essere dotati periodicamente i veicoli operativi, /inoltrisce ed i mezzi d'opera impiegati per lavori e manutenzione stradale lavori in corso.
Prosegnale di cantiere mobile (fig. II. 399/a, II. 399/b) di diversa colla lunghezza a seconda della emergenza e questa in avanti in maniera omologata all'avanzamento dei lavori. Può essere installato anche su un veicolo in movimento. Il prosegnale di cantiere mobile è costituito da una freccia luminosa a luce gialla lampeggiante, montata di lavoro/cantieri in relazione alla velocità prevalente della strada. Il seg