

PASSAGGI PEDONALI RIALZATI
PRODOTTI IN MATERIALE RICICLATO



SCHEDA TECNICA

EDIZIONE 2022



Prodotto e distribuito da
MONTIPLAST S.r.l.
ITALY

62010 Pollenza (MC) – Rione Pollenza Scalo 21-33 – Tel. +39 0733 203645 – Fax +39 0733 202731

www.montiplast.it – info@montiplast.it

DATI GENERALI

L'attraversamento pedonale rialzato consiste in una sopraelevazione della carreggiata con rampe di raccordo, realizzata sia per dare continuità ai marciapiedi in una parte della strada compresa tra due intersezioni, sia per interrompere la continuità di lunghi rettifili, in modo da moderare la velocità dei veicoli a motore. Quando viene impiegato in corrispondenza di edifici contenenti servizi e funzioni in grado di attrarre consistenti flussi di persone (scuole, ospedali, ecc.), l'attraversamento pedonale rialzato può essere costituito da una piattaforma avente anche un'apprezzabile estensione.

La normativa italiana non impone né impedisce la realizzazione degli attraversamenti pedonali rialzati. In vari documenti vi sono riferimenti a questa misura, per la quale non vengono però fornite specifiche tecniche o indicazioni progettuali significative. E' opportuno precisare pure come non vi sia una puntuale e specifica previsione normativa per i cd. attraversamenti pedonali rialzati; essi, secondo parte della letteratura di settore, non possono essere classificati come dossi di rallentamento della velocità, perché la loro geometria di realizzazione è diversa da quanto previsto dalla norma e non possono essere segnalati, di conseguenza, come rallentatori di velocità

Secondo le Linee guida per la redazione dei piani della sicurezza stradale urbana, gli attraversamenti pedonali rialzati sono utilizzabili sulle strade di tipo "e" (strade urbane di quartiere) ed "f" (strade urbane locali), per volumi di traffico giornaliero medio (TGM) di qualsiasi entità. Essi vengono inseriti tra gli esempi (desunti soprattutto dalle esperienze nordeuropee) di interventi a favore delle utenze deboli: Attraversamento pedonale rialzato - Attraversamento rialzato in corrispondenza dell'accesso di un edificio pubblico, con l'applicazione di elementi a supporto della mobilità dei pedoni con disabilità visive. Il restringimento della carreggiata consente la riduzione delle velocità veicolari, una migliore visibilità del pedone, la creazione di un'area di accumulo pedonale e la riduzione della lunghezza dell'attraversamento pedonale.

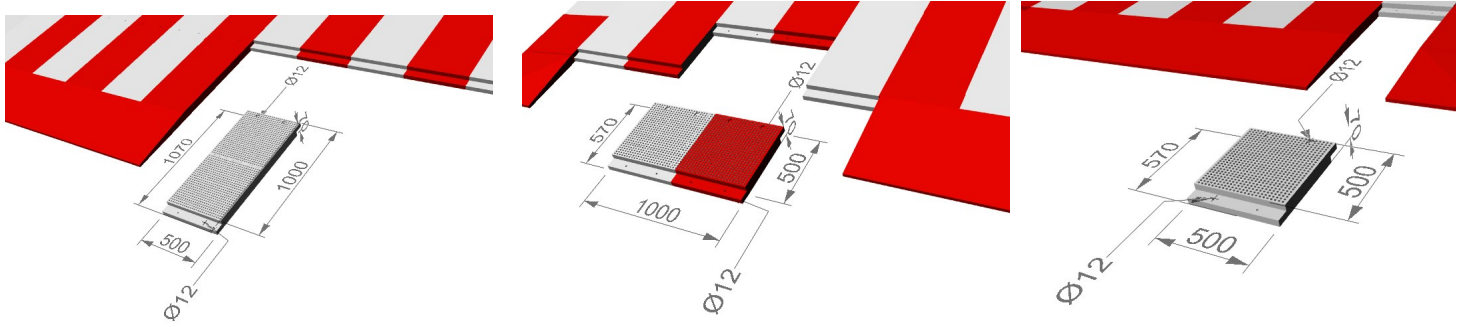
I passaggi pedonali rialzati MONTIPLAST, vengono realizzati con una Polimeri Rigenerati Omogenei. Il fondo del manufatto generalmente è nel colore nero per assicurare il massimo risalto con la zebratura bianca rifrangente (microsfere in post-spruzzato). Il fissaggio a terra di ogni singolo elemento predisposto di fori, avviene tramite appoggio e inserimento nel terreno di 4 tasselli 12/240 a fissaggio passante.

Soddisfa quanto richiesto dal Decreto 8 maggio 2003 n.203

Trattamenti superficie esterna:

- Verniciatura di colore nero oppure rosso o blu per la sezione esterna all'attraversamento. (su richiesta è possibile realizzarla rifrangente)
- Verniciatura bianca rifrangente per l'attraversamento

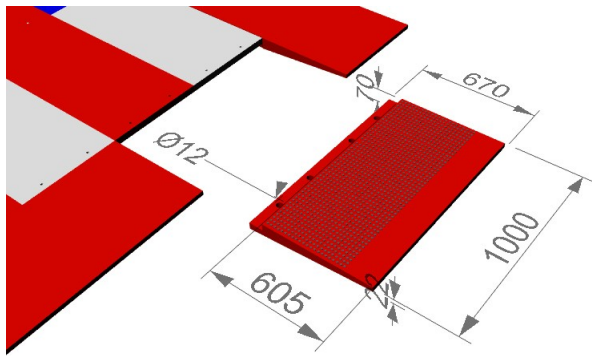
Disegni:



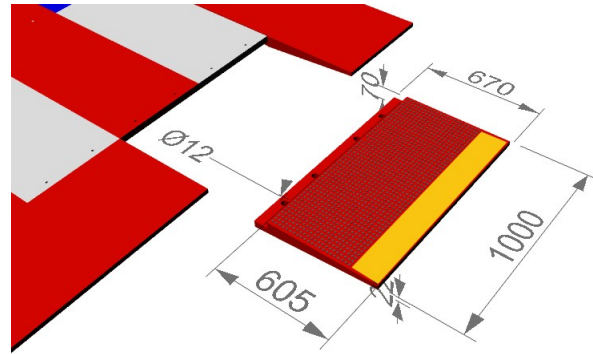
Centrale cm.100x50 bianco rifl.o colore fondo

Centrale cm.50x100 bicolore

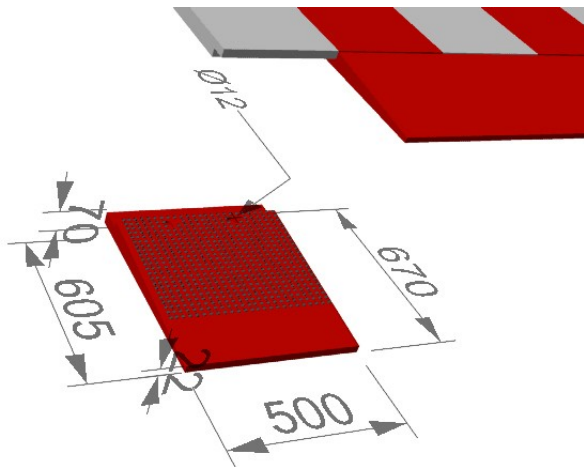
Centrale cm.50x50 bianco rifl.o colore fondo



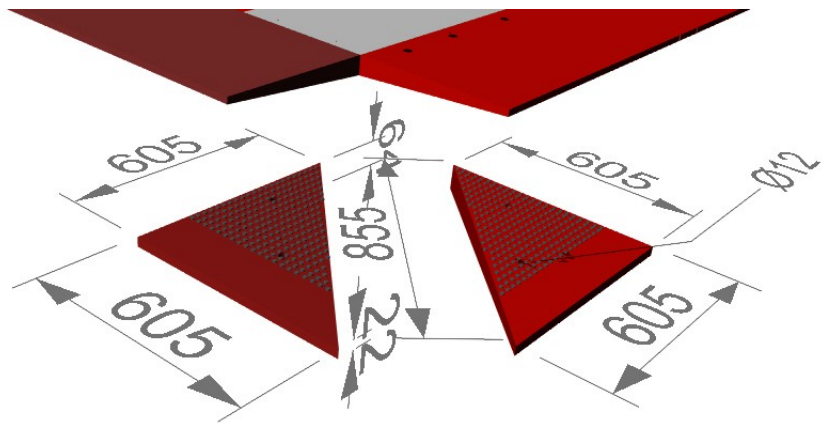
Terminale cm.60x100 colore fondo



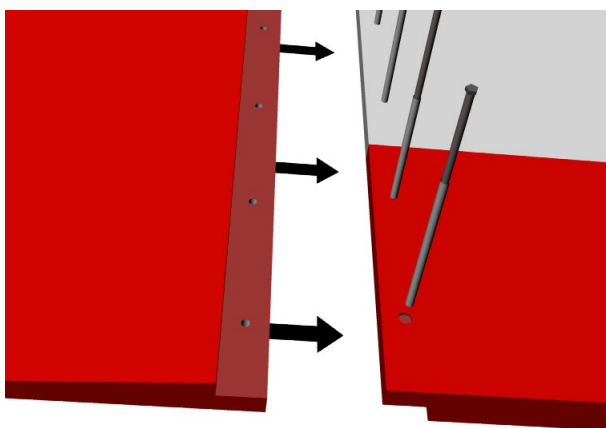
Terminale cm.60x100 colore fondo con banda rifrangente



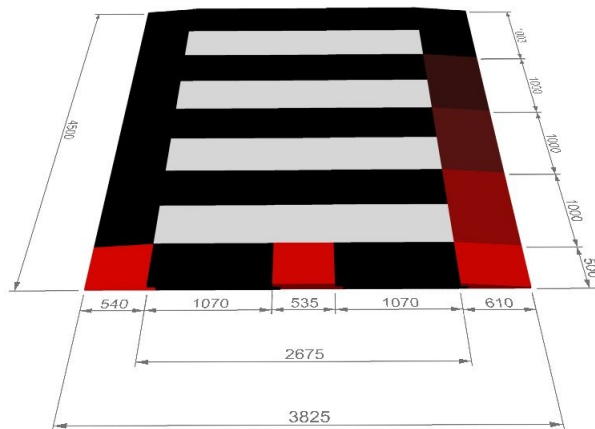
Terminale cm.60x50 colore fondo



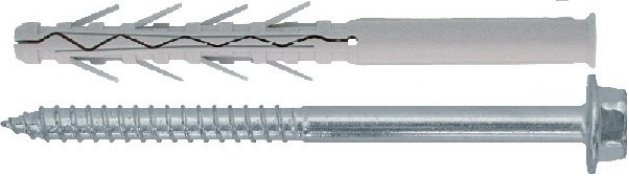
Angolo di raccordo lato pedone



Sistema di aggancio



PESO DI OGNI SINGOLO ELEMENTO INTERNO DIM. 100x50CM: Kg 40CA.
PESO DI OGNI SINGOLO ELEMENTO INTERNO DIM. 50x50CM: Kg 22CA.
PESO ELEMENTO TERMINALE DIM. 60x100CM: Kg.36CA.
PESO ELEMENTO TERMINALE DIM. 60x50CM: Kg.20CA.
VERNICI: LAC/PVC
TASSELLI PER ANCORAGGIO: Tassello in nylon prolungato ad espansione immediata sottotesta.



tipo	Tassello Ø x L	Vite Ø x L	Sp max fissabile	Chiave	Scatole da
TUP4 vite TER	12x240	10 x 245	170	17	25

COME ORDINARE

Codice	descrizione	peso
PPRPVC100150BNR	Passaggio pedonale: elemento in PRO cm.100x50 bianco rifr/nero h.7cm	Kg.40ca
PPRPVC10050N	Passaggio pedonale: elemento in PRO cm.100x50 nero h.7cm	Kg.40ca
PPRPVC50060G	Passaggio pedonale: terminale M/F in PRO cm.60x50 giallo h.7cm	Kg.40ca
PPRPVCANG	Passaggio pedonale: angolare in PRO cm.60x60 nero	Kg.18ca
PPRPVC50100B	Passaggio pedonale: elemento in PRO cm.50x100 bianco h.7cm	Kg.40ca
PPRPVC50100BNR	Passaggio pedonale: elemento in PRO cm.50x100 bianco rifr/nero h.7cm	Kg.40ca
PPRPVC50100BRI	Passaggio pedonale: elemento in PRO cm.50x100 bianco rifrang. h.7cm	Kg.40ca
PPRPVC50100N	Passaggio pedonale: elemento in PRO cm.50x100 nero h.7cm	Kg.40ca
PPRPVCI5050N	Passaggio pedonale: elemento in PRO cm.50x50 nero h.7cm	Kg.20ca
PPRPVCR10060GN	Passaggio pedonale: terminale M/F in PRO cm.60x100 nero h.7cm	Kg.40ca
PPRPVC50060N	Passaggio pedonale: terminale M/F in PRO cm.60x50 nero h.7cm	Kg.20ca

FORMULAZIONE TIPICA DEL MATERIALE

- ⌚ PVC polimero: 100
- ⌚ Carica: 0-50
- ⌚ Plastificante: 30-60
- Altri additivi: 3-10 ⌚

DATI IN PHR = PARTI PER 100 PARTI DI PVC POLIMERO

PVC
CaCO ₃
DIDP
Cloro paraffine a catena media
Sb ₂ O ₃
ESBO (olio di soia epossidato)
Stabilizzante a base dic alcio (calcio/zinco o calcio organici)

Prodotto e distribuito da
MONTIPLAST S.r.l.

ITALY

62010 Pollenza (MC) – Rione Pollenza Scalo 21-33 – Tel. +39 0733 203645 – Fax +39 0733 202731

www.montiplast.it – info@montiplast.it

Pubblicazioni

Moderare la velocità con sovralzi

Le sopraelevazioni delle pavimentazioni sono dossi?

(a cura dell'AIIT Associazione italiana per l'ingegneria del traffico e dei trasporti – Pubblicazione le Strade n.4/2011)

In alcune regioni italiane (nel Triveneto in particolare), si è affermato negli ultimi anni il ricorso alla sopraelevazione localizzata della pavimentazione stradale quale strumento per la moderazione della velocità veicolare nei centri abitati. L'intervento si esplicita nel rialzo parziale (per alcuni metri) di carreggiata e banchine al livello dei marciapiedi, previo raccordo delle superfici carrabili a monte e a valle con apposite rampe, con la duplice funzione di messa in sicurezza di: attraversamenti pedonali isolati; aree di intersezione (in genere fra strade di diverso livello gerarchico) e percorsi pedonali o ciclabili ivi confluenti. La diffusione generalizzata di questa soluzione progettuale (considerata efficace e di ampio gradimento da parte degli Enti gestori delle strade e da taluni tecnici), non è sempre stata accompagnata da una valutazione del significato e della funzione di tale provvedimento; tanto meno si è accuratamente indagato se esso sia o meno in contrasto con le disposizioni del Codice della Strada. Come per altri interventi (si pensi alla colorazione di fondo data in taluni casi alle strisce pedonali, per "aumentare il contrasto e la visibilità", che è diventata prassi e occasione di polemica politica, prescindendo dalla sua illiceità), la consuetudine ha prevalso sulla conoscenza e sul rispetto delle regole di utilizzo. Va preliminarmente chiarito che i sovralzi del piano stradale, pur costituendo dispositivi per il rallentamento della velocità, non diversi ha condotto il Ministero a pronunciarsi in più occasioni su questo intervento, ribadendone l'idoneità alla disciplina della circolazione e della velocità, soprattutto in zone con elevati flussi pedonali, e avallandone l'utilizzo nelle zone residenziali e nelle zone ove la velocità è limitata a 30 km/h. Ma lo stesso Ministero ha escluso il ricorso a modifiche altimetriche del piano

rientrano tra i sistemi a effetto ottico, acustico o vibratorio cui è riservata la disciplina dell'art. 179 del Regolamento del Codice della Strada. Questo nello specifico precisa che su tutte le strade, per la larghezza della carreggiata (non della piattaforma), si possono adottare strumenti per la riduzione della velocità veicolare, costituiti da bande trasversali realizzate con opportuni mezzi di segnalamento orizzontale (strisce bianche rifrangenti) o trattamento della superficie della pavimentazione (irruvidimento ottenuto con la scarificazione o incisione superficiale, ovvero con l'applicazione di strati sottili di materiale, in rilievo, in aderenza, eventualmente integrati con dispositivi rifrangenti). Alle due tipologie su citate, si aggiungono i cosiddetti dossi artificiali che, come è noto, possono essere installati sulle isole strade locali a destinazione residenziale, e su quelle che si collocano nei parchi pubblici ed in quelli privati accessibili al pubblico, dove vige un limite di velocità inferiore o uguale ai 50 km/h. Ne è vietato l'impiego sulle strade che costituiscono itinerari preferenziali dei veicoli normalmente impiegati per servizi di soccorso o di pronto intervento. I dossi costituiti da elementi in rilievo prefabbricati o da ondulazioni della pavimentazione, a profilo convesso, con le dimensioni e le geometrie precisate da figura II 474 del Regolamento (altezze da 3 a 7 cm, per limiti di velocità fra 50 e 30 km/h) e devono essere costituiti da elementi modulari amovibili in gomma o materiale plastico, e in conglomerato solo per le maggiori altezze (7 cm). In qualunque caso i dispositivi rallentatori di velocità prefabbricati devono possedere approvazione ministeriale. Possono essere installati singolarmente o in serie, comunque nel rispetto delle

Da ultimo, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con la II Direttiva, ha ribadito che "utilizzando materiali idonei e garantendo comunque la percorribilità" i sovralzi possono essere realizzati fermo restando che la responsabilità per eventuali danni o sinistri che dovessero derivare ai veicoli (circolanti nel rispetto delle prescrizioni) durante il transito sono in carico all'Ente

prescrizioni di segnaletica fissate dal Regolamento. Diverso intervento per la moderazione della velocità è la sopraelevazione della carreggiata, in corrispondenza di intersezioni o di attraversamenti pedonali. La sopraelevazione della pavimentazione si ottiene modificando il profilo longitudinale della strada; poiché il rialzo costituisce variazione altimetrica del piano stradale, esso non è equiparabile ai dossi artificiali, alla disciplina dei quali non è pertanto soggetto. In realtà, i sovralzi della pavimentazione, pur essendo dispositivi che producono effetti comparabili con quelli della segnaletica e nonostante determinino conseguenze sui comportamenti dell'utenza veicolare, proprio non trovano regolamentazione all'interno del Codice della strada (sebbene segnali complementari ai sensi dell'art. 42, comma 2) o della normativa per la progettazione stradale (DM 05/11/2001), ciò che ne ha determinato negli anni un utilizzo disuniforme e senza regole. Dei sovralzi della carreggiata si fa cenno nelle *Linee guida per la redazione dei Piani per la sicurezza stradale urbana*, edite dal Ministero dei Lavori Pubblici nel 2001. qui si parla di speed tables, ovvero di rialzi del piano viabile (lunghi 10-12 m) con rampe di raccordo (con pendenza, "in genere, del 10%") in corrispondenza di aree da proteggere da elevate velocità o di attraversamenti pedonali. Per gli attraversamenti, nello specifico, si prevede anche un restringimento della carreggiata che consenta la riduzione delle velocità veicolari, una migliore visibilità del pedone, la creazione di un'area di accumulo pedonale e la riduzione della lunghezza dell'attraversamento. Negli ultimi vent'anni, la diffusione dei rialzamenti del piano stradale secondo i disegni geometrici più

Parimenti si suggerisce di non realizzare modifiche altimetriche del piano carrabile lungo strade percorse da veicoli di soccorso o pronto intervento. Viceversa, nelle isole ambientali, le sopraelevazioni di carreggiata sono considerate validi dispositivi per la moderazione della velocità, la tutela delle utenze deboli, l'abbattimento della sinistrosità. Per

stradale in zone urbane con limite di velocità generalizzato di 50 km/h, a condizione di ridurre la pendenza delle rampe di raccordo a 4%, in modo da evitare il rischio di danneggiamento dei veicoli, soprattutto se impegnati in servizi di soccorso.

proprietario. La posizione ministeriale è quella di indicare come inopportuni e sconsigliabili i rialzi negli assi viari della "viabilità principale o di attraversamento, che interessa spostamenti su più lunghe distanze", in conseguenza della variabilità della velocità di marcia e della sicurezza che determinano e del possibile cambio di itinerari che inducono.

quel che concerne il presegnalamento e l'individuazione del sovrizzo, si rimanda alla segnaletica verticale e orizzontale prevista per i dossi.

Ministero dei Lavori Pubblici - Risposta a quesito Protocollo 2867/2001

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI
Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale

Protocollo 2867/2001

OGGETTO: Attraversamenti pedonali rialzati

Con riferimento alla nota a margine si comunica che gli attraversamenti pedonali rialzati non possono essere classificati come dossi di rallentamento della velocità ai sensi dell'articolo 179 del regolamento esecuzione ed attuazione, perché la loro geometria è diversa da quella prevista dalla norma richiamata e non possono essere segnalati con rallentatori di velocità.

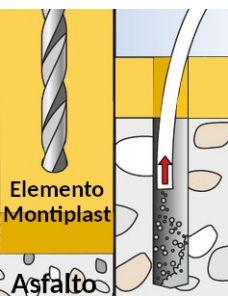
Le stesse opere si configurano quale modifica al profilo longitudinale di una strada e per esse non occorrono particolari autorizzazioni di quest'ufficio quanto piuttosto di motivazioni tecniche di opportunità o necessità che lo stesso ente può e deve valutare.

Tali opere possono essere eseguite dall'Ente proprietario della strada utilizzando esclusivamente materiali previsti dalla vigente normativa, garantendo comunque la percorribilità della strada, assumendosi la responsabilità di eventuali inconvenienti o danneggiamenti di veicoli che possano verificarsi per effetto di tali modifiche.

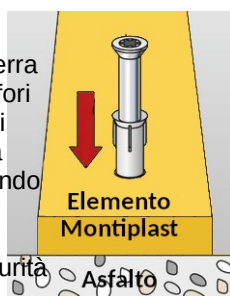
Il Dirigente Tecnico
Ing. Francesco Mazziotta



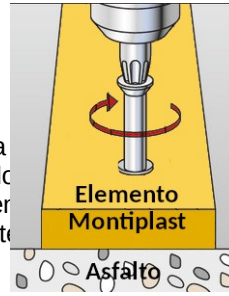
ISTRUZIONI DI MONTAGGIO PUNTA DA Ø 14x400MM



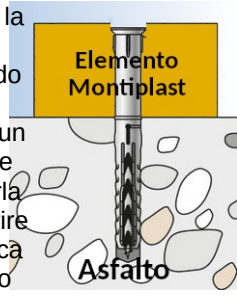
Posizionare l'elemento a terra e attraverso i fori già predisposti procedere alla foratura del fondo stradale. Asportare eventuali impurità in eccesso



Nel foro praticato inserire il tassello di plastica e la vite aiutandosi eventualmente con un martello



Ultimare la posa stringendo bene la vite con un avvitatore fino a farla scomparire nella cieca all'interno del cordolo



- Altre informazioni

Carrabile:



	Categoria merceologica:	Pavimentazioni
	Common Procurement Vocabulary (CPV)/sistema di classificazione europeo CPV	N.D.
	- Sottocategoria	Passaggi pedonali rialzati
	CER di origine unico	19.12.04 – Plastica e gomma
	Altre materie, componenti e/o sottoprodotti utilizzati	NESSUNO
	Made in Italy	
		Acquisto di articoli di arredo urbano non destinati al contatto diretto con le persone.



Scheda tecnica ECO emessa in data 17.11.2021
Revisione nr. 00