

OK

Del. C.C. n°  
98 / 2002

COMUNE DI TARANTO  
E' Copia conforme all'originale

Taranto il 17/10/99  
Campese W N 110/99  
IL CAPO SERVIZIO  
Dr. Giuseppe Liberatore

cc  
n° 98 del 14/07/02



# COMUNE DI TARANTO

## REGOLAMENTO VIARIO COMUNALE

OTTOBRE 1999

ADOTTATO .....

APPROVATO .....

# REGOLAMENTO VIARIO COMUNALE

## INDICE

<u>TITOLO I - RIFERIMENTI GENERALI</u>	pag. 4
art. 1 - Oggetto e contenuto del Regolamento Viario comunale	
art. 2 - Ambito territoriale di applicazione del Regolamento Viario e regole generali	
art. 3 - Procedure di aggiornamento e controllo di applicazione del Regolamento Viario	
<u>TITOLO II - CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLE STRADE</u>	pag. 7
art. 4 - Definizione e funzioni dei tipi principali di strada urbana	
art. 5 - Standards normativi e dimensionali di riferimento	
art. 6 - Strade destinate a ZTL, AP e ZTPP	
<u>TITOLO III - COMPONENTI DI TRAFFICO AMMESSE</u>	pag. 20
art. 7 - Definizioni delle principali componenti di traffico	
art. 8 - Standards di riferimento e descrizione dell'infrastruttura attuale	
8.1 - itinerari ammessi e corsie riservate per i veicoli del trasporto collettivo	
8.2 - piazzole di fermata per gli autoveicoli del trasporto collettivo	
8.3 - corsie ciclabili riservate o in sede propria	
8.4 - marciapiedi e marciapiedi protetti	
8.5 - aree di sosta per autoveicoli separate dalla carreggiata	
8.6 - Classificazione ed ubicazione delle aree di parcheggio per autoveicoli	
art. 9 - Norme di ammissibilità delle componenti per tipo di strada e di area	
<u>TITOLO IV - CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DELLA SEZIONE TRASVERSALE</u>	pag. 35
art. 10 - Definizioni	
art. 11 - Standards di riferimento	
11.1 - larghezza della sede stradale	
11.2 - larghezza delle corsie di marcia	
11.3 - numero minimo di corsie per tipo di strada	
11.4 - spartitraffico centrale o laterali	
11.5 - corsie per fermate di emergenza	
11.6 - dimensionamento delle banchine	
11.7 - larghezza minima dei marciapiedi	
11.8 - dimensionamento delle fasce laterali di pertinenza	
11.9 - dimensionamento delle fasce di rispetto	
11.10 - cunicoli per sottoservizi e fognature	
11.11 - tabella riassuntiva delle caratteristiche geometriche	
<u>TITOLO V - CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DEL TRACCLATO</u>	pag. 42
art. 12 - Definizioni	
art. 13 - Standards di riferimento	
13.1 - pendenza massima trasversale in curva	
13.2 - raggi minimi di curvatura planimetrici ed altimetrici	
13.3 - pendenza longitudinale massima	
13.4 - tabella riassuntiva delle caratteristiche geometriche	

**TITOLO VI - CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DELLE INTERSEZIONI  
STRADALI URBANE**

pag. 4.

- art. 14 - Definizioni
- art. 15 - Standards e norme di riferimento
  - 15.1 - tipi di intersezione stradale
  - 15.2 - distanze tra le intersezioni
  - 15.3 - regolamentazione delle svolte a sinistra
  - 15.4 - dimensionamento e frequenza dei passi carrabili
  - 15.5 - attraversamenti pedonali
  - 15.6 - distanza e ubicazione degli attraversamenti pedonali
  - 15.7 - piazzole di fermata dei mezzi pubblici
  - 15.8 - tabella riassuntiva della disciplina delle intersezioni

**TITOLO VII - DIMENSIONI DELLE FASCE DI SOSTA LATERALE SU SEDE  
STRADALE**

pag. 5

- art. 16 - Definizioni
- art. 17 - Standards e norme di riferimento
  - 17.1 - tipologia e caratteristiche degli stalli di sosta
  - 17.2 - standards per la disposizione della sosta su strade a senso unico
  - 17.3 - standards per la disposizione della sosta su strade a doppio senso
  - 17.4 - riorganizzazione della sosta in prossimità degli incroci
  - 17.5 - riordino delle strade della viabilità locale
  - 17.6 - gli spazi di sosta riservati agli invalidi

**TITOLO VIII - DISCIPLINA PER LE ALTRE OCCUPAZIONI DELLE SEDI STRADALI**

pag. 86

- art. 18 - Definizioni e comportamenti generali
- art. 19 - Norme relative alle occupazioni permanenti
  - 19.1 - installazioni pubblicitarie
  - 19.2 - chioschi, edicole, cabine
  - 19.3 - sistemazioni a verde
  - 19.4 - punti di vendita per il commercio ambulante
  - 19.5 - mercati fissi giornalieri
  - 19.6 - distributori di carburante
  - 19.7 - impianti tecnologici fissi
  - 19.8 - arredi fissi (tavoli, isoterme, ecc.)
  - 19.9 - passi carrabili
- art. 20 - Norme relative alle occupazioni temporanee
  - 20.1 - carico e scarico merci
  - 20.2 - raccolta rifiuti urbani
  - 20.3 - pulizia delle strade
  - 20.4 - fiere e mercati periodici
  - 20.5 - manifestazioni annuali
  - 20.6 - occupazioni con installazioni di attrazioni, giochi e divertimenti, spettacoli viaggianti
  - 20.7 - manifestazioni politiche, sindacali, religiose e culturali
  - 20.8 - manifestazioni sportive
  - 20.9 - lavori di manutenzione (corpo stradale, segnaletica, sottoservizi, sopraservizi, ecc.)

ALLEGATO A - Definizioni stradali e di traffico

ALLEGATO B - Principali riferimenti normativi e tecnici

ALLEGATO C - Le ordinanze/delibere comunali di riferimento

ALLEGATO D - Circolari interne per la costituzione ed il funzionamento dell'UTT

## COMUNE DI TARANTO

### REGOLAMENTO VIARIO COMUNALE

#### TITOLO I - RIFERIMENTI GENERALI

##### ART. 1 OGGETTO E CONTENUTO DEL REGOLAMENTO VIARIO COMUNALE

1. Il Regolamento Viario Comunale (RV) integra la classificazione funzionale delle strade che il vigente Piano Generale del Traffico (PGTU) comunale ha determinato (vedi TAV. 1) operando nei modi previsti dal pgf. 3.1.1 delle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico" del giugno 1995 ai sensi dell'art. 36 del D. L. 285/92 NCDS nonché del suo Regolamento di esecuzione. Il presente RV ha per oggetto la definizione delle caratteristiche geometriche e la disciplina d'uso di ciascuna strada di competenza del Comune compresa nell'ambito territoriale di applicazione di cui all'art. 2 seguente.
2. Il RV caratterizza i singoli elementi di viabilità affinché essi possano svolgere la loro funzione preminente nel contesto dell'intera rete urbana e affinché sia assicurato un omogeneo grado di sicurezza e di regolarità d'uso alle infrastrutture stradali comunali.  
Il RV, in quanto ai valori degli standard geometrici prescritti, è da considerarsi cogente per le strade di nuova realizzazione ed è da considerarsi come obiettivo da raggiungere per le strade esistenti, laddove siano presenti vincoli strutturali immediatamente non eliminabili.
3. Il RV esplicita gli standards tecnici di ogni tipo di strada urbana, attraverso le classificazioni e prescrizioni contenute nei successivi Titoli:
  - classificazione funzionale delle strade urbane (TITOLO II): dove sono riportati, come riferimento generale del presente RV, la classificazione funzionale delle strade urbane comunali di PGTU e gli standards dimensionali che hanno determinato tale classificazione;
  - componenti di traffico ammesse (TITOLO III): in cui si stabilisce, per ciascuna strada urbana classificata, la regolamentazione e l'ammissibilità delle componenti fondamentali di traffico (pedoni, veicoli motorizzati per il trasporto collettivo e privato, biciclette, sosta veicolare);
  - caratteristiche geometriche della sezione trasversale (TITOLO IV): dove sono definiti gli standards dimensionali e normativi che riguardano la sezione stradale;

- caratteristiche geometriche del tracciato (TITOLO V): dove sono definiti gli standards geometrici del tracciato stradale (pendenze, raggi di curvatura, ecc.) in funzione della velocità minima di progetto;
- organizzazione delle intersezioni stradali (TITOLO VI): in cui, con riferimento ai punti singolari di intersecazione dei flussi veicolari, pedonali e ciclabili, si definiscono le tipologie, le distanze minime, le dimensioni degli spazi di sicurezza, la regolamentazione delle svolte;
- dimensioni delle fasce di sosta laterale (TITOLO VII): dove la sosta veicolare organizzata, intesa come occupazione di sede stradale negli spazi ove questa è consentita, viene regolata attraverso standards dimensionali e normativi;
- disciplina per le altre occupazioni di sedi stradali (TITOLO VIII): parte, quest'ultima, dove si disciplinano gli altri tipi di occupazione di sede stradale in relazione al loro carattere permanente o temporaneo ed alle modalità di coordinamento delle occupazioni che avvengono contemporaneamente.

---

**ART. 2    AMBITO TERRITORIALE DI APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO  
VIARIO E REGOLE GENERALI**

---

1. Per ambito territoriale di applicazione del presente RV si intende l'insieme delle aree costituenti i centri abitati, che, ai sensi dell'art. 4 e dell'art. 3 del D. Lgs. 285/92 NCDS, sono stati perimetrati con specifica delibera.
2. L'ambito territoriale di applicazione del presente RV riguarda i seguenti centri abitati (vedi TAV. 1):  
  
[ elenco ]
3. Nell'area così delimitata è istituito per tutti i veicoli il limite massimo di velocità di 50 chilometri orari ed il limite massimo di peso di ..... quintali complessivi (peso totale a terra) con un numero di assi non superiore a .....  
A questi limiti può derogarsi solo nei modi specificati nel presente R.V.  
Trasporti di materiali e attrezzature per i quali sia tecnicamente impossibile procedere senza l'uso di autotreni, autosnodati e autoarticolati, non adibiti a servizi di pubblico interesse, vanno sempre preventivamente autorizzati, previo parere dell'Ufficio Tecnico del Traffico (UTT), che si coordinerà col Comando della Polizia Municipale, e sempre con particolare riguardo alla sede stradale e agli edifici e ad effettuare le operazioni in giorni ed orari che arrechino il minore disturbo alla quiete ed alla fruibilità pubblica delle zone interessate.

4. Regole particolari per la circolazione e per la sosta sono previste per le aree di cui all'art. 6 (ZTL, AP, ZTPP).

---

**ART. 3    PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO E CONTROLLO DI APPLICAZIONE  
                 DEL REGOLAMENTO VIARIO**

---

1. Il Regolamento Viario comunale viene aggiornato almeno ogni due anni, in concomitanza con l'aggiornamento biennale del PGTU (art. 36, comma 5. D. Lgs. 285/92 NCDS), ovvero in tempi inferiori qualora l'Amministrazione Comunale ne ravvisi la necessità.
2. Il controllo di applicazione del RV è affidato all'Ufficio Tecnico del Traffico comunale (UTT) il quale, inoltre, registra e verifica in tempo reale - in coordinamento con i competenti Uffici Comunali - le modifiche che intervengono nell'assetto stradale: tali modifiche dovranno essere poi introdotte organicamente nel Regolamento nella sua revisione biennale.

## TITOLO II - CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLE STRADE

### ART. 4 DEFENIZIONE E FUNZIONI DEI TIPI PRINCIPALI DI STRADA URBANA

1. Le strade urbane, presenti all'interno dell'ambito territoriale comunale di cui all'art. 2 precedente, sono classificate (ai sensi dell'art. 2 - comma 2 del D. Lgs. 285/92 NCDS) in riferimento alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali (ovvero in rapporto alla velocità di esercizio prevista), nei seguenti tipi principali:
  - a) autostrade e raccordi autostradali (tratte urbane di viabilità primaria) (CLASSE A):

assolvono la funzione di entrata e di uscita dalla città, e sono a servizio, quindi, del traffico di scambio fra territorio urbano ed extraurbano nonché del traffico di transito rispetto all'area urbana.

La velocità massima consentita è di 130 km/h; ove necessario è ammessa la riduzione di tale valore limite, provvedendo alla relativa segnalazione.

Ciascuna categoria di veicoli soggiace inoltre ai limiti di velocità stabiliti dall'art. 142 comma 3 del NCDS:
  - b) strade urbane di scorrimento (CLASSE D):

hanno la funzione di garantire la fluidità agli anzidetti spostamenti veicolari di scambio anche all'interno della rete viaria cittadina, nonché consentono un elevato livello di servizio agli spostamenti a più lunga distanza interni all'area urbana. In questa categoria rientrano, in particolare, le strade veloci urbane, con deroga sul limite generalizzato di velocità urbana (art. 142 D. Lgs. 285/92 NCDS: è possibile elevare il limite da 50 fino ad un massimo di 70 km/h previa apposita segnalazione), e gli itinerari riservati ai mezzi pubblici di superficie, costituiti da sequenze di strade riservate e o da strade con sedi e o corsie riservate.
  - c) strade urbane di quartiere (CLASSE E)

assolvono la funzione di collegamento tra settori e quartieri limitrofi o, per le aree di più vaste dimensioni, di collegamento tra zone estreme di un medesimo settore o quartiere (spostamenti di minore lunghezza rispetto a quelli eseguiti sulle strade di scorrimento). In questa categoria rientrano, in particolare, le strade destinate a servire i principali insediamenti urbani e di quartiere (servizi, attrezzature, ecc.), che vengono raggiunti attraverso gli opportuni elementi viari complementari.

La velocità massima ammessa è di 50 km/h.

Possono essere prescritte, previa adeguata segnalazione, velocità inferiori:
  - d) strade locali (CLASSE F):

hanno la funzione di garantire agli spostamenti pedonali l'accesso diretto agli edifici nonché la funzione di supportare la parte iniziale e finale degli

spostamenti veicolari privati. In questa categoria rientrano, in particolare, le strade pedonali e le strade-parcheggio; su di esse non è ammessa la circolazione dei mezzi di trasporto pubblico collettivo.

La velocità massima ammessa è di 50 km/h

Possono essere prescritte velocità inferiori, previa adeguata segnalazione (cfr. art. 135 del Reg. per zone residenziali).

Le caratteristiche gerarchiche e dimensionali e le connessioni funzionali dei suddetti tipi di strade sono rappresentate in FIG. 4.1.

2. Oltre ai tipi principali di strada urbana descritti al comma 1. il presente RV individua e definisce, all'interno degli ambiti territoriali di cui all'art. 2, ulteriori tipologie di strade al fine di adattare la classifica funzionale alle caratteristiche geometriche e costruttive, tecniche e funzionali, delle strade esistenti; le tipologie di strada urbana che hanno funzioni intermedie rispetto ai tipi principali di cui al comma 1. sono:

- e) strade urbane di scorrimento veloce (CLASSE D)  
con funzione intermedia tra strade primarie (autostrade) e strade urbane di scorrimento tipo b);
- f) strade urbane interquartiere (CLASSE E)  
con funzione intermedia tra strade urbane di scorrimento tipo b) e strade urbane di quartiere tipo c);
- g) strade locali interzonali (CLASSE F)  
con funzione intermedia tra strade urbane di quartiere tipo c) e strade locali tipo d).

3. Si definisce inoltre (cfr art. 2, c. 4, D. Lgs. 285/92 NCDS):

h) strada di servizio:

quella che, come affianco ad una strada principale (autostrada, strada urbana di scorrimento), avente la funzione di garantire la sosta veicolare senza interferenze con l'altra viabilità, di raggruppare gli accessi dalle proprietà laterali alla strada principale e viceversa, nonché consentire il movimento e le manovre dei veicoli non ammessi sulla strada principale stessa.

4. Ai fini dell'applicazione delle norme del presente RV, si riportano le seguenti definizioni:

- "strada": area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei veicoli (carreggiata) e dei pedoni (marciapiedi);
- "carreggiata": parte della strada destinata allo scorrimento dei veicoli, composta da una o più corsie di marcia ed, in genere, pavimentata e delimitata da strisce di margine.

- "marciapiedi": parte della strada, esterna alla carreggiata, rialzata o altrimenti delimitata e protetta, destinata alla circolazione dei pedoni;
- "rete principale urbana": insieme di tutti i tipi di strada esposti nei punti 1 e 2 del presente articolo, escluse le strade locali; la r.p.u. ha la preminente funzione di soddisfare le esigenze della mobilità motorizzata;
- "rete locale urbana": insieme delle strade locali, con funzione preminente di soddisfare le esigenze dei pedoni e della sosta veicolare.

Per le ulteriori definizioni stradali e di traffico si rimanda all'Allegato A al presente RV.

5. Il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), avendo tenuto conto delle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali della viabilità esistente e di progetto, classifica tutta la rete viaria del Comune nel modo sottodescritto. La classificazione diventa ad ogni effetto operativa con la definitiva approvazione del PGTU. Nell'eventualità di successive mutate condizioni e caratteristiche che rendessero opportuno procedere ad un aggiornamento della classificazione di alcune strade, il Sindaco potrà stabilire con propria Ordinanza il passaggio di categoria di dette strade da uno ad altro tipo.

CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE URBANE (TAV. 1)

- 1) autostrade e raccordi autostradali:  
[elenco]
- 2) strade urbane di scorrimento veloce:  
[elenco]
- 3) strade urbane di scorrimento:  
[elenco]
- 4) strade urbane di interquartiere:  
[elenco]
- 5) strade urbane di quartiere:  
[elenco]
- 6) strade locali interzonali:  
[elenco]

7) strade locali:

Sono classificate strade locali le strade non comprese nei precedenti elenchi.

Conformemente a quanto riportato nel punto 2 dell'art 1, la classifica funzionale delle strade nell'ambito dei Piani del Traffico è stata redatta tenendo conto dei seguenti elementi:

- caratteristiche strutturali fissate dall'art. 2 del Nuovo Codice della Strada, che, nel caso di strade esistenti, sono da considerarsi come "obiettivo da raggiungere", qualora siano presenti vincoli fisici immediatamente non eliminabili;
- caratteristiche geometriche attuali di ciascuna tratta stradale;
- caratteristiche funzionali descritte nelle Direttive Ministeriali e richiamate nel presente Regolamento Viario.

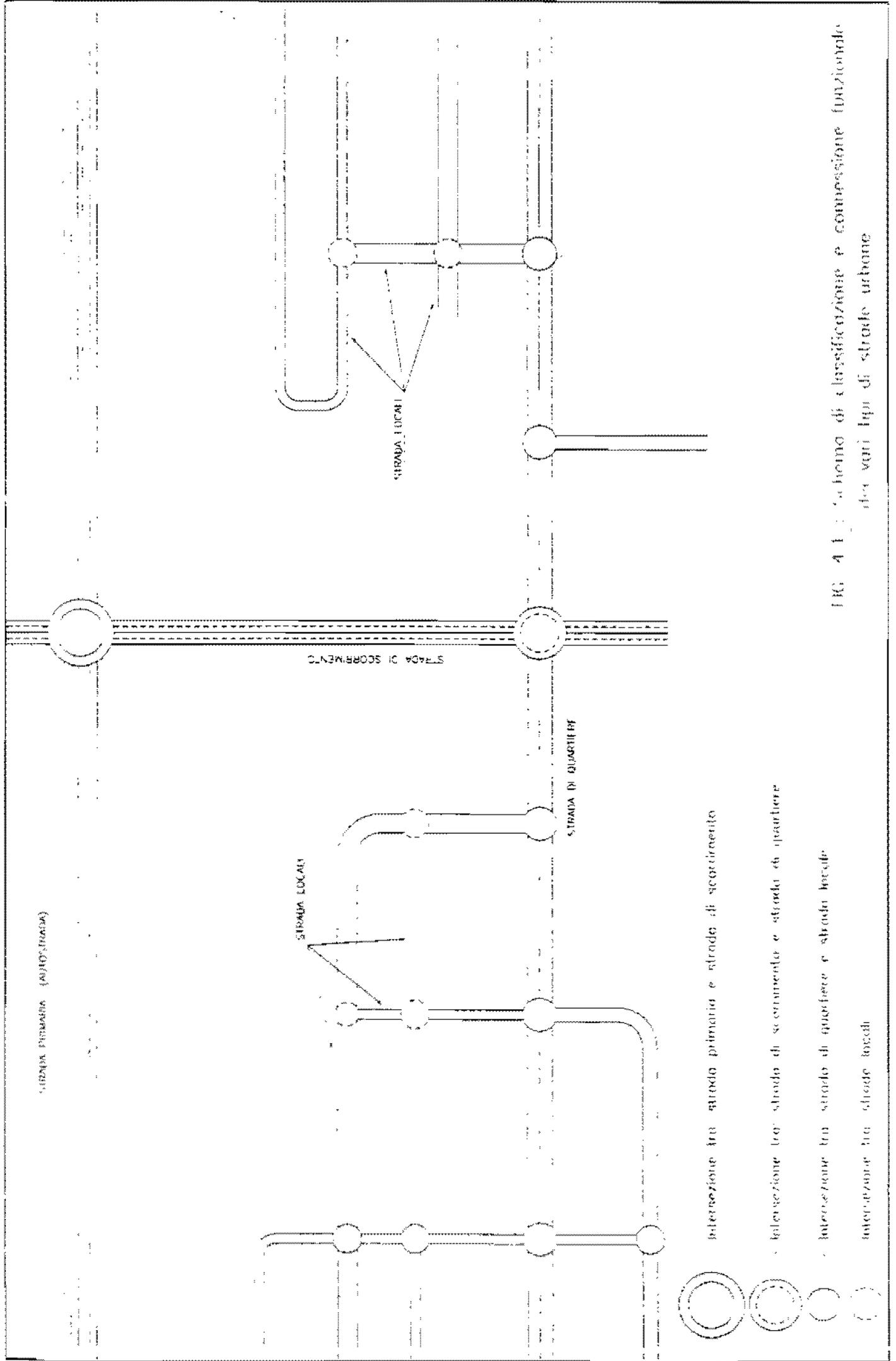


FIG. 4.1 - Sistema di classificazione e connessione funzionale dei vari tipi di strade urbane

---

## ART. 5 STANDARDS NORMATIVI E DIMENSIONALI DI RIFERIMENTO

---

1. Le strade di cui alla classificazione dell'art. 4 precedente, debbono avere (cfr. art. 2 D. L. 285/92 NCDS per i riferimenti normativi e dimensionali), le seguenti caratteristiche minime:

a) ALTOSTRADA:

tratta urbana di strada primaria a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine; per la sosta devono essere previste apposite aree con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.

La fascia di pertinenza è  $\geq$  m. 20,00 (vedi FIG. 5.1).

b) STRADA URBANA DI SCORRIMENTO.

strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchine pavimentate e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate.

La fascia di pertinenza è  $\geq$  m. 15,00 (vedi FIG. 5.2).

c) STRADA URBANA DI QUARTIERE

strada ad unica carreggiata con una o più corsie per senso di marcia, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.

La fascia di pertinenza è  $\geq$  m. 12,00 (vedi FIG. 5.3).

d) STRADA LOCALE

strada urbana opportunamente sistemata ai fini della circolazione pedonale e veicolare non facente parte degli altri tipi di strade.

La fascia di pertinenza è  $\geq$  m. 5,00 (vedi FIG. 5.4).

2. Le strade, di cui alla classificazione del comma 3 dell'art. 4 precedente, debbono avere, come riferimento normativo e dimensionale, le seguenti caratteristiche minime:

e) STRADE URBANE DI SCORRIMENTO VELOCE

strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, banchine pavimentate, priva d'intersezioni a raso:

f) STRADE URBANE INTERQUARTIERE:

strada a carreggiate indipendenti, con una o più corsie per senso di marcia, banchine pavimentate e marciapiedi, intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali estranee alla carreggiata;

g) STRADE LOCALI INTERZONALI:

strada a carreggiata unica con una corsia per senso di marcia, banchine pavimentate e marciapiedi, intersezioni a raso semaforizzate.

3. L'ampiezza delle fasce di rispetto è regolata dall'art. 18 del NCDS ed è richiamata all'art. 11 punto 9 del Titolo IV del presente RV.

4. Gli standards tecnici del corpo stradale riferiti ai tipi di cui ai commi precedenti sono definiti, nel presente RV:

- al Titolo IV (caratteristiche geometriche della sezione trasversale);
- al Titolo V (caratteristiche geometriche del tracciato);
- al Titolo VI (caratteristiche ed organizzazione delle intersezioni stradali).

FIG. 5.1: Classificazione funzionale delle strade  
 Strade urbane  
 rete principale urbana:

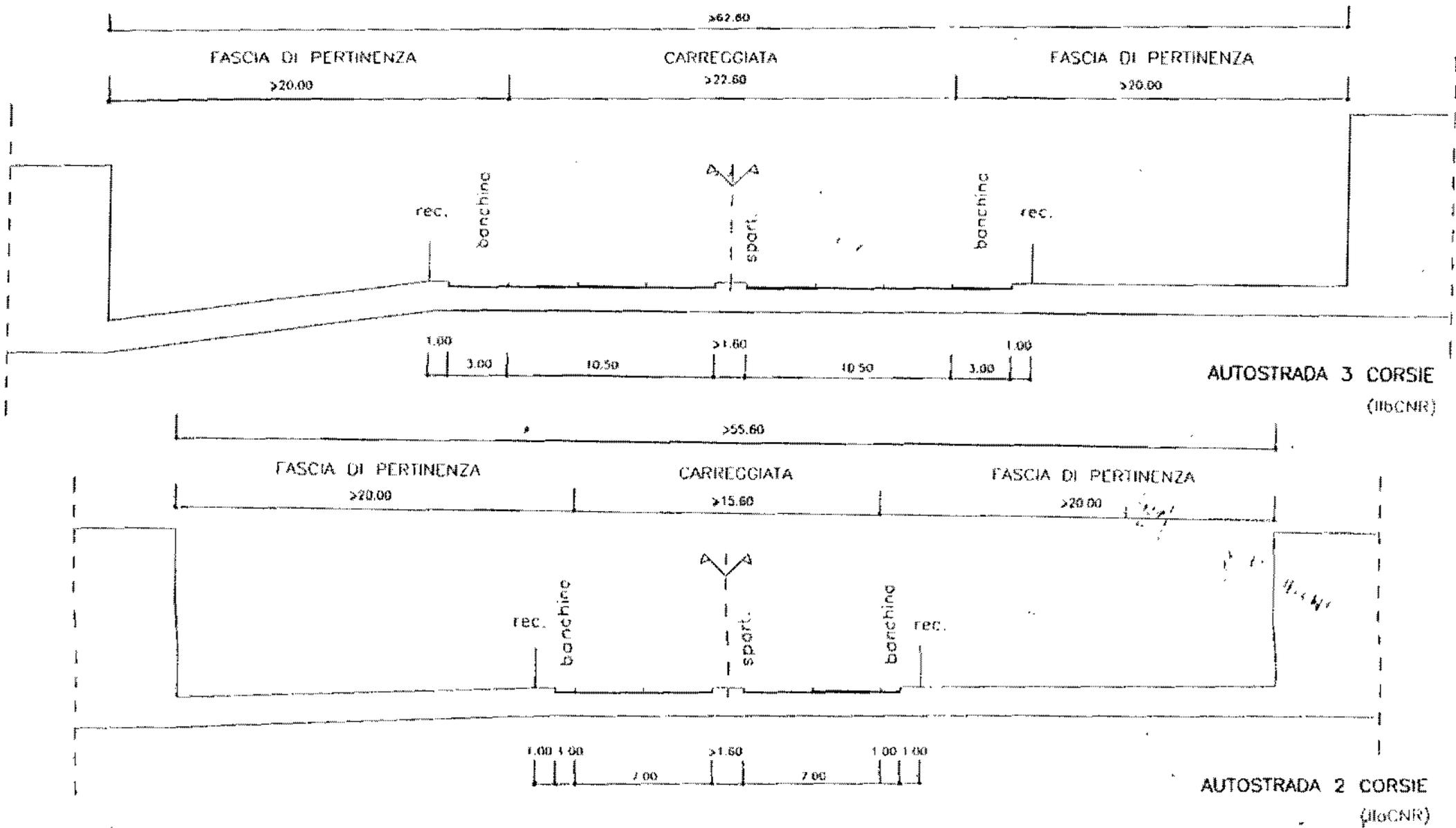
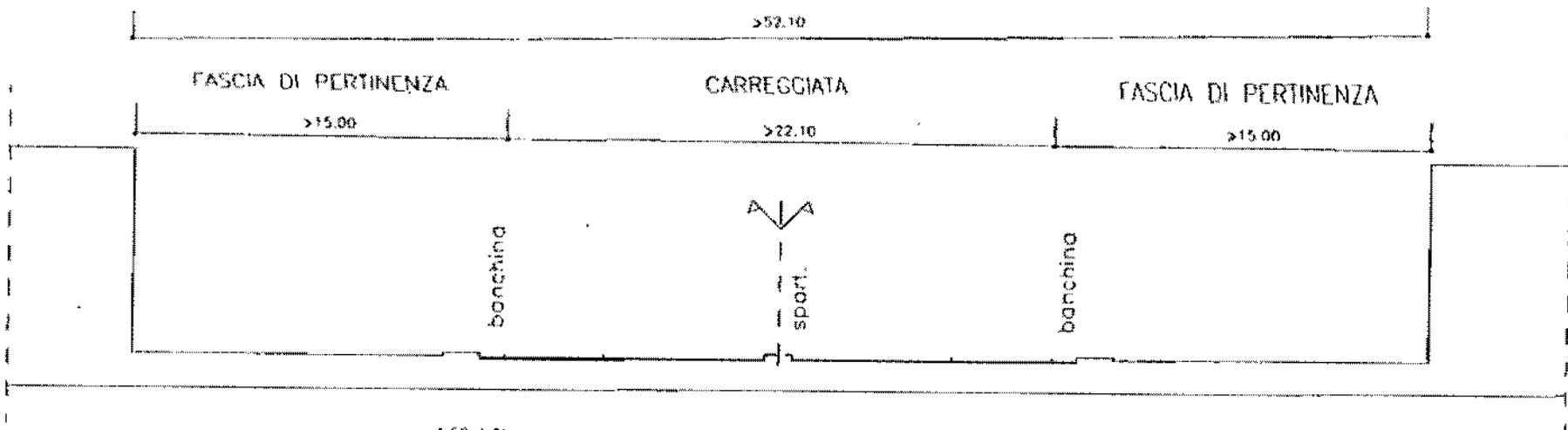
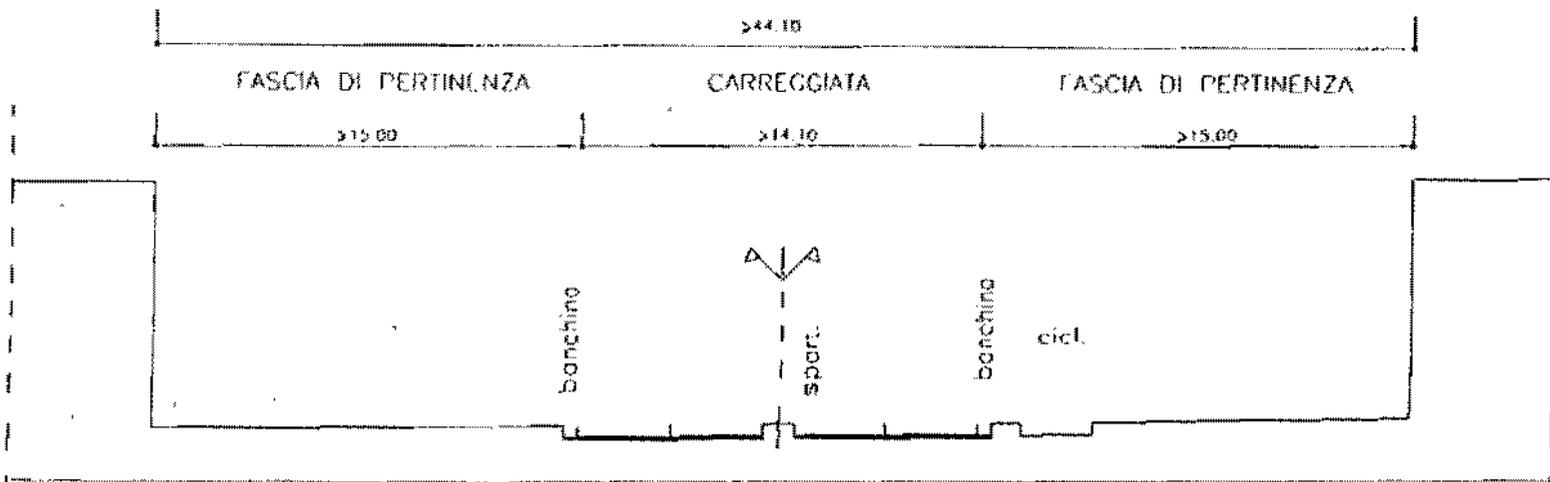


FIG. 5.2: Classificazione funzionale delle strade  
 Strade urbane  
 rete principale urbana



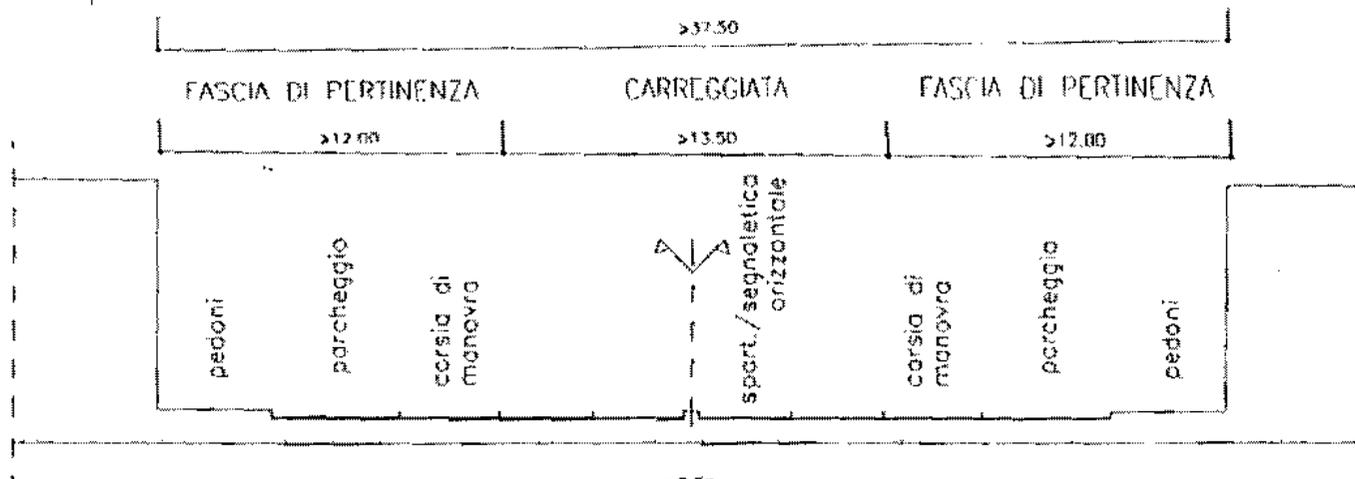
STRADE DI SCORRIMENTO 3 CORSIE  
 (2 auto + 1 bus)



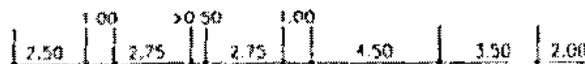
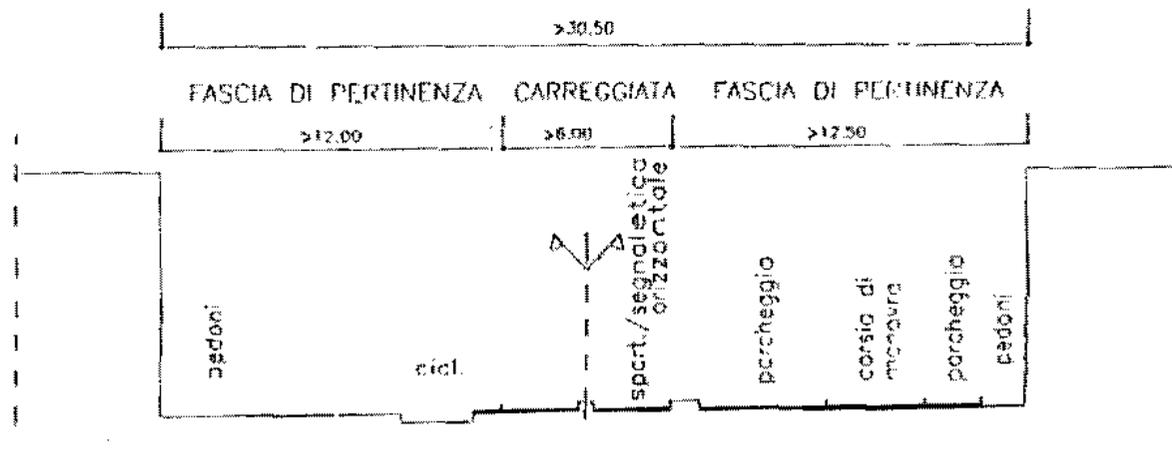
STRADE DI SCORRIMENTO 2 CORSIE

FIG. 5.3: Classificazione funzionale delle strade

Strade urbane  
rete principale urbana:

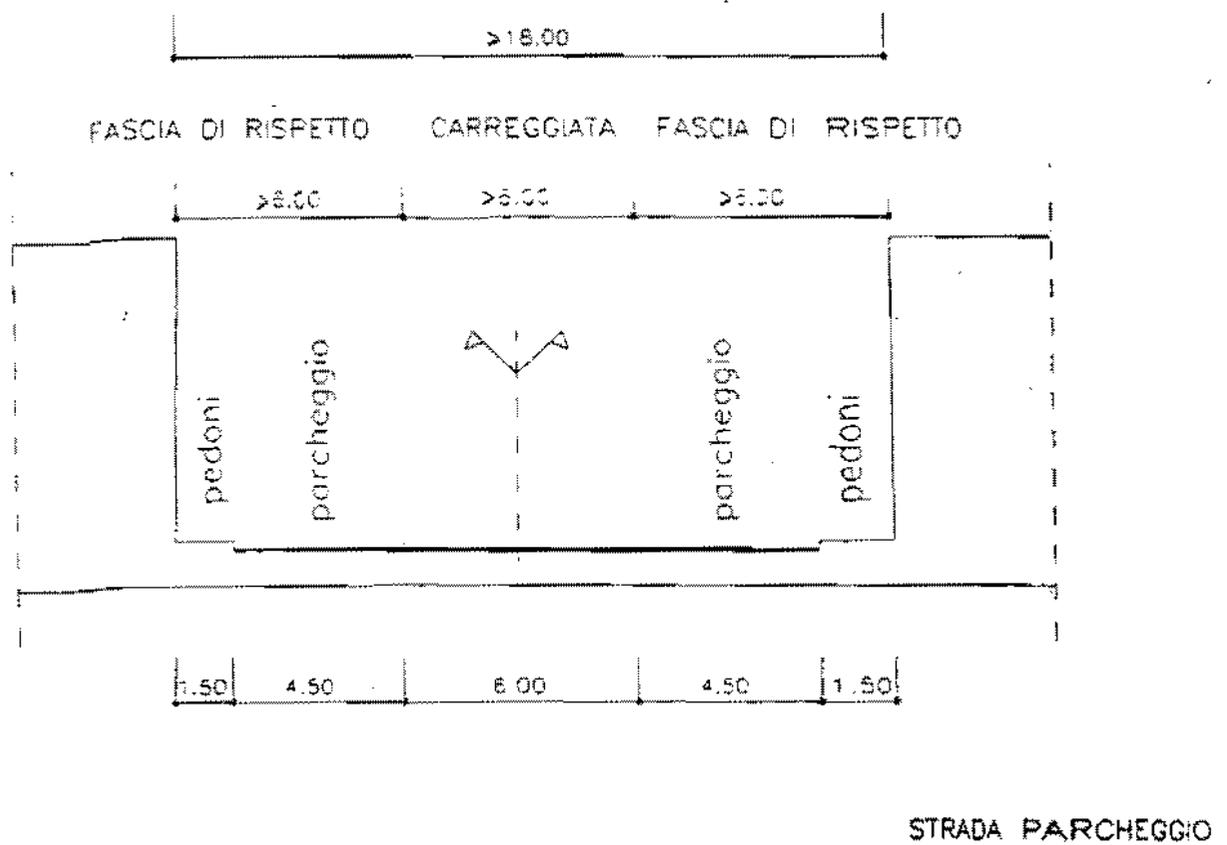
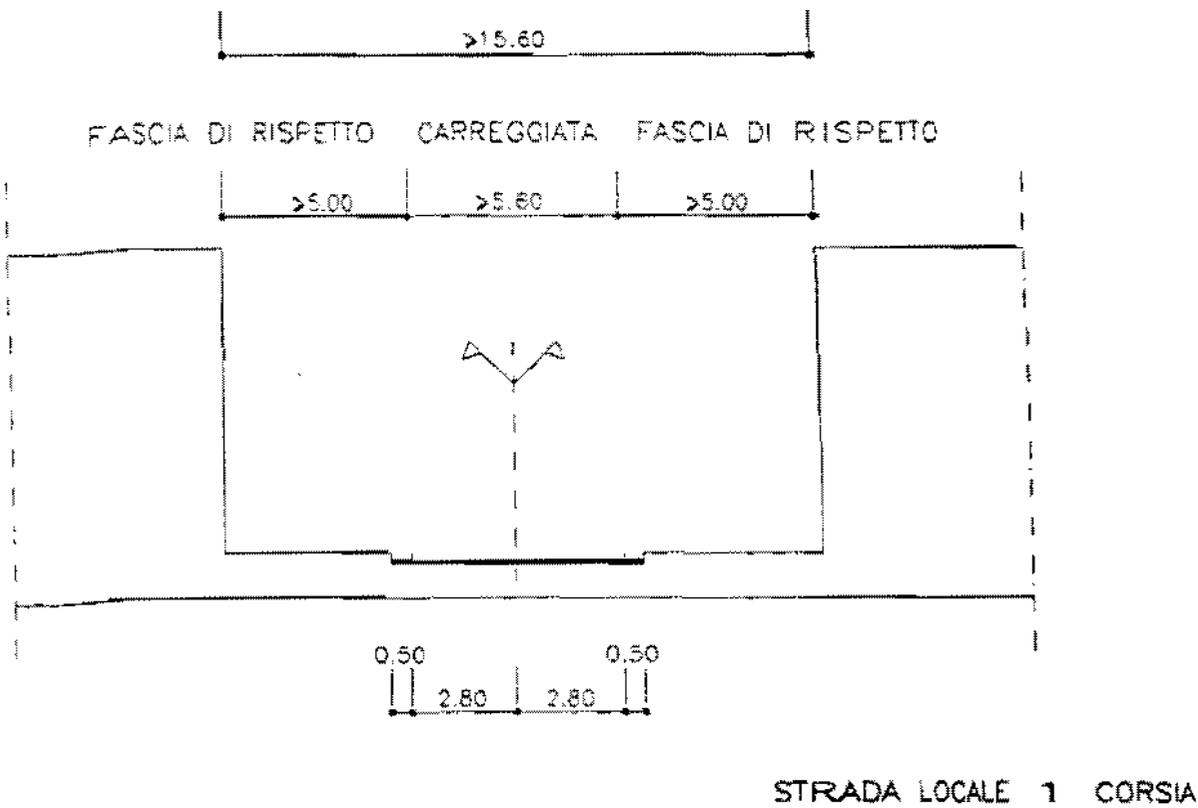


STRADA DI QUARTIERE 2 CORSIE



STRADA DI QUARTIERE 1 CORSIA

FIG. 5.4: Classificazione funzionale delle strade  
 Strade urbane



---

ART. 6 STRADE DESTINATE A ZTL, AP E ZTPP

---

1. Ai fini dell'applicazione del presente RV si definiscono:
- "zone a traffico limitato (ZTL)": aree in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli;
  - "aree pedonali urbane (AP)": zone interdette alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza e salvo deroghe per i velocipedi e per i veicoli al servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie, nonché per quelli ad emissione zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi;
  - "zone a traffico pedonale privilegiato (ZTPP)": aree costituite dalle cosiddette "isole ambientali" (ad esempio: strade-parcheggio, strade in cui è interdetta la circolazione veicolare privata, etc.) nelle quali è privilegiato il ruolo dei pedoni rispetto ai veicoli; in tali strade viene imposto un limite di velocità massimo di 30 km/h ai veicoli e nella isola viene impedito l'attraversamento veicolare con percorsi ad "U".
2. Il Piano Generale del Traffico Urbano individua con apposita perimetrazione, all'interno dell'ambito territoriale di riferimento di cui all'art. 2 del presente RV, gli spazi urbani e le sedi stradali destinati a ZTL, AP e ZTPP. Nel territorio comunale tali aree sono identificate come segue (vedi Tav. 1):

DELIMITAZIONE SPAZI URBANI PRIVILEGIATI:

a) zona a traffico limitato (ZTL)

La ZTL è suddivisa in ..... zone. Ciascuna zona è così delimitata:

[delimitazione zona 1 ]

[ delimitazione zona 2 ]

[ delimitazione zona .... ]

b) aree pedonali urbane (AP)

Sono definite le seguenti aree pedonali:

[ delimitazione / elenco vie nella zona AP1 ]

[ delimitazione / elenco vie nella zona AP2 ]

[ delimitazione / elenco vie nella zona AP... ]

c) zone a traffico pedonale privilegiato (ZTPP)

Sono definite le seguenti aree a traffico pedonale privilegiato:

[ delimitazione / elenco vie nella zona ZTPP1 ]

[ delimitazione / elenco vie nella zona ZTPP2 ]

[ delimitazione / elenco vie nella zona ZTPP... ]

3. La maglia costituita dalla "rete principale urbana" (vedi art. 4 comma 4) racchiude al suo interno delle zone denominate "isole ambientali" composte esclusivamente da strade locali; in queste zone gli interventi sono finalizzati al recupero della vivibilità degli spazi urbani.
4. Per tali zone ed aree speciali di nuova costituzione, il presente RV prescrive la redazione di Piani particolareggiati, estesi anche alla viabilità immediatamente circostante (isole ambientali), ai sensi del pgf. 4.2 delle Direttive Ministero LL.PP. del giugno 1995. Successivamente, secondo una suddivisione in singoli lotti funzionali d'intervento, dovrà operarsi attraverso Piani esecutivi di progettazione di dettaglio.
5. Le norme che regolamentano l'ammissibilità delle diverse componenti di traffico e gli standards di riferimento per queste particolari zone ed aree, così come le norme che regolano l'ammissibilità delle diverse componenti di traffico sulle varie classi di strade in tutta l'area urbana sono contenute nel Titolo III del presente RV.

### TITOLO III - COMPONENTI DI TRAFFICO AMMESSE

#### ART. 7 DEFINIZIONI DELLE PRINCIPALI COMPONENTI DI TRAFFICO

1. Ai fini del riassetto della circolazione stradale, il cui criterio organizzativo di base si identifica nella separazione dei traffici a seconda del tipo di marcia (veloce o lenta, continua o discontinua), il presente RV classifica di seguito, le principali componenti di traffico in cui si articola l'utenza della strada.
  
2. Ai soli fini dell'ammissibilità sui vari tipi di strade, le componenti di traffico si suddividono in:
  - pedoni,
  - veicoli a braccia,
  - veicoli a trazione animale,
  - velocipedi,
  - ciclomotori,
  - motoveicoli,
  - autovetture ad uso privato,
  - autovetture ad uso pubblico (taxi, NCC, forze dell'ordine, veicoli di servizio pubblico autorizzati, .....),
  - veicoli di soccorso,
  - autobus,
  - autobus di linea,
  - autoveicoli per trasporto promiscuo,
  - autocarri,
  - autotreni,
  - autoarticolati,
  - autosnodati,
  - autocaravan,
  - macchine agricole,
  - macchine operatrici,
  - mezzi d'opera.

Ai fini del presente Titolo, la circolazione e sosta delle suddette componenti viene classificata in:

- a) - circolazione degli autoveicoli per il trasporto collettivo (veicoli in servizio pubblico con fermate di linea quali autobus, filobus, tram e metropolitane di superficie urbani ed extraurbani);
  
- b) - circolazione degli altri autoveicoli (veicoli privati senza fermate di linea, quali autovetture, autoveicoli commerciali, autobus turistici, motocicli, taxi, ecc.);

- c) - circolazione delle biciclette (velocipedi);
- d) - circolazione e sosta dei pedoni;
- e) - sosta dei veicoli a motore e delle biciclette.

---

**ART. 8    STANDARDS DI RIFERIMENTO E DESCRIZIONE  
DELL'INFRASTRUTTURAZIONE ATTUALE**

---

Al fine di definire l'ammissibilità delle diverse componenti di traffico sui diversi tipi di strada di cui all'art. 4, il presente Regolamento stabilisce, per ciascuno degli spazi in cui è ripartita la sede stradale, gli standards di riferimento ai quali è d'obbligo adeguarsi per le strade di nuova costruzione e a cui tendere per quanto attiene quelle esistenti.

Gli spazi in cui è suddivisa la sede stradale e che ne costituiscono parte principale sono:

- corsie riservate / protette per i veicoli del trasporto collettivo;
- piazzole di fermata per i veicoli del trasporto collettivo;
- corsie ciclabili riservate e in sede propria (protette);
- marciapiedi e marciapiedi protetti;
- spazi di sosta per autoveicoli separati dalla carreggiata.

Per quanto riguarda la definizione degli standards tecnici relativi ad ulteriori spazi che fanno parte integrante della sede stradale, si rimanda ai successivi Tit. IV, V, VI e VII del presente RV.

**8.1    ITINERARI AMMESSI E CORSIE RISERVATE PER I VEICOLI DEL  
TRASPORTO COLLETTIVO**

**8.1.1    Itinerari ammessi per gli autoveicoli del trasporto collettivo**

Gli autobus in servizio urbano ed extraurbano possono transitare solo lungo i percorsi di cui alla TAV. 4 e fermarsi e sostare alle fermate ed ai capolinea ivi indicati.

I percorsi, le fermate ed i luoghi di sosta devono essere esplicitamente contenuti nella documentazione di concessione di ciascuna linea.

Per le variazioni di percorso e di fermata in occasione di fiere, mercati, manifestazioni varie, lavori di manutenzione che limitino la percorribilità stradale, vale quanto riportato al Titolo VIII, punti 20.4 e seguenti.

### 8.1.2 Corsie riservate/protette per gli autoveicoli di trasporto collettivo

Le corsie riservate ai mezzi del trasporto collettivo sono, di norma, ubicate sulla carreggiata stradale in prossimità dei marciapiedi al fine di consentire una agevole manovra di accostamento alle fermate. Nelle strade a più carreggiate esse vanno collocate sulle carreggiate laterali, previa opportuna regolazione semaforica agli incroci.

Le corsie riservate, qualora non protette, sono separate dalle altre corsie di marcia mediante due strisce continue affiancate, una bianca di 12 cm. di larghezza ed una gialla di 30 cm., distanziate tra loro di 12 cm.; la striscia gialla deve essere posta sul lato della corsia riservata.

Le dimensioni minime trasversali di tali corsie, al netto delle strisce segnaletiche orizzontali di delimitazione laterale, sono fissate:

- per le strade con due o più corsie per senso di marcia, in m. 3,00;
- per le strade con una corsia per senso di marcia, in m. 3,25.

Per corsie protette per i mezzi di linea del trasporto collettivo si intendono quelle nelle quali, al posto o sopra alle strisce longitudinali di delimitazione laterale, sono inseriti elementi in elevazione, infissi nella pavimentazione (ad esempio borchie metalliche, cordoli, ecc.), che, anche se superabili dai veicoli, costituiscono una protezione fisica della corsia riservata. Tali corsie debbono essere segnalate con apposita segnaletica verticale di preavviso.

All'interno delle corsie riservate e protette sono ammessi esclusivamente:

- autobus di linea
- taxi e NCC
- mezzi delle forze di Polizia e Ministero della Difesa
- veicoli di soccorso
- veicoli di servizio pubblico autorizzati.

Il PGTU individua le seguenti corsie preferenziali protette per gli autoveicoli del trasporto collettivo (vedi TAV. 2):

a) corsie protette

[ elenco e descrizione ]

b) corsie preferenziali

[ elenco e descrizione ]

## 8.2 PIAZZOLE DI FERMATA PER GLI AUTOVEICOLI DEL TRASPORTO COLLETTIVO

Le piazzole di fermata dei mezzi pubblici, identiche per le strade di scorrimento e per quelle di quartiere, hanno di norma una lunghezza totale di m. 38,00 ed una profondità minima (esclusa la striscia marginale longitudinale) di m. 2,70 (vedi FIG. 8.1).

La zona di fermata è suddivisa in tre parti: la prima e l'ultima di lunghezza pari a 12 m., necessarie per l'effettuazione delle manovre di accostamento al marciapiede e di reinserimento nel flusso di traffico da parte del veicolo; la zona centrale deve avere una lunghezza minima pari alla lunghezza, maggiorata di 2 m., del veicolo più lungo che effettua la fermata.

La prima e l'ultima parte possono essere evidenziate mediante tracciamento di una striscia gialla a zig zag. Sulla pavimentazione all'interno della zona di fermata deve essere apposta l'iscrizione BUS.

Nelle zone di fermata è vietata la sosta dei veicoli.

## 8.3 CORSIE CICLABILI RISERVATE O IN SEDE PROPRIA

Le corsie riservate alle biciclette (piste ciclabili) sono, di norma, ubicate sulla carreggiata stradale (prevalentemente su strade locali), ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata a destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia valicabile in quanto costituito essenzialmente da striscia di demarcazione longitudinale.

Possono comunque sussistere piste ciclabili formate da due corsie riservate contigue nei seguenti casi:

- sulle strade pedonali, qualora l'intensità del traffico ciclistico in rapporto a quello pedonale ne richieda la realizzazione; in tale caso si tratta di corsie ciclabili di opposto senso di marcia ubicate in genere al centro della strada;
- sui marciapiedi, qualora la loro ampiezza ne consenta la realizzazione; in tale caso si tratta di corsie ciclabili in genere di opposto senso di marcia ubicate sul lato del marciapiede verso la carreggiata stradale;
- eventualmente sulla carreggiata stradale, qualora l'intensità del traffico ciclistico ne richieda la realizzazione; in tale caso si tratta di corsie ciclabili nello stesso senso di marcia ubicate sempre in destra rispetto alla contigua corsia destinata ai veicoli a motore. Si deve ritenere che sussistono condizioni di particolare intensità qualora il flusso del traffico ciclistico risulti superiore a 2.000 unità/ora, per almeno 2 periodi di punta non inferiori a 15 minuti.

Salvo casi particolari, per i quali occorre fornire specifica dimostrazione di validità tecnica ai fini della sicurezza stradale, specialmente con riferimento alla confluenza su aree di intersezione, non è consentito l'uso di piste ciclabili a doppio senso di marcia su corsie riservate ubicate sulla carreggiata stradale.

Le corsie ciclabili riservate, qualora non protette da elementi in elevazione sulla pavimentazione, sono separate dalle corsie di marcia mediante due strisce continue affiancate, una bianca di 12 cm. di larghezza ed una gialla di 30 cm., distanziate tra di loro di 12 cm.; la striscia gialla deve essere posta sul lato della corsia riservata (vedi FIG. 8.2).

Le corsie ciclabili in sede propria (piste ciclabili protette), ad unico o doppio senso di marcia, si configurano quando la loro sede sia fisicamente separata da quelle relative ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali rialzati.

La larghezza standard della corsia ciclabile (vedi ancora Fig. 8.2), tenuto conto degli ingombri dei ciclisti e della bicicletta, nonché dello spazio per l'equilibrio e di un opportuno franco laterale libero da ostacoli, va considerata pari ad 1,50 m.; tale larghezza e' riducibile ad 1,25 m. nel caso in cui si tratti di due corsie contigue dello stesso od opposto senso di marcia.

Per le piste ciclabili in sede propria e per quelle su corsie riservate ubicate su strade pedonali o su marciapiedi, la larghezza della corsia ciclabile può essere eccezionalmente ridotta fino ad 1,00 m.; quest'ultimo valore e' da intendersi in ogni caso, come minimo accettabile anche per situazioni particolarmente vincolate, semprechè venga protrato per una limitata lunghezza dell'itinerario ciclabile.

La larghezza dello spartitraffico fisicamente invalicabile, qualora esistente (piste ciclabili in sede propria) per l'idonea collocazione dei cartelli stradali, non deve risultare inferiore a m. 0,70 dal lato della carreggiata dei veicoli a motore.

Nel caso di piste ciclabili su corsia riservata, la segnaletica orizzontale di margine, eventualmente maggiorata, assume significato di spartitraffico invalicabile, salvo nei tratti in cui risulti il tratteggio.

Il PGTC individua le seguenti corsie ciclabili riservate in sede propria (vedi TAV. 2):

a) corsie ciclabili in sede propria

[ elenco e descrizione ]

b) corsie ciclabili riservate

[ elenco e descrizione ]

I parcheggi specializzati per le bici sono posizionati in corrispondenza dei seguenti punti (vedi TAV. 3):

- [ elenco parcheggi per bici ]

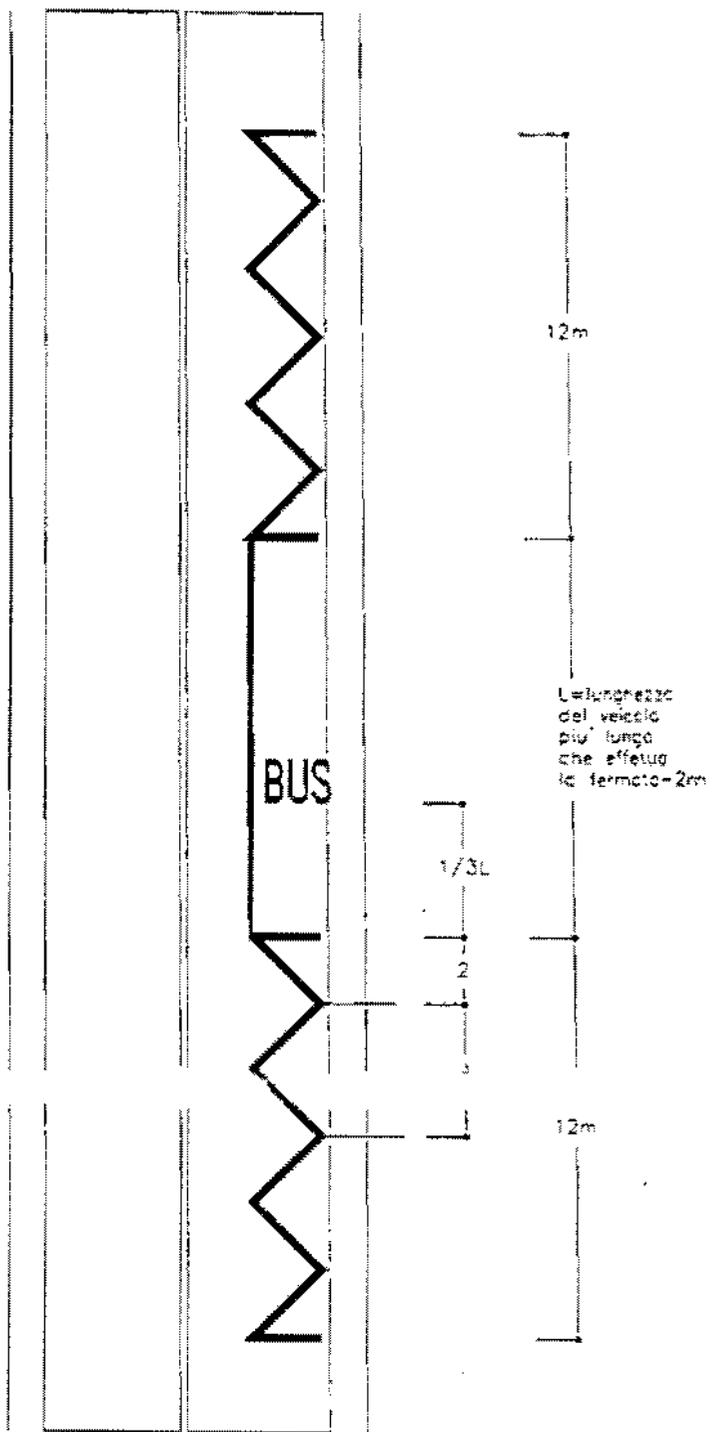
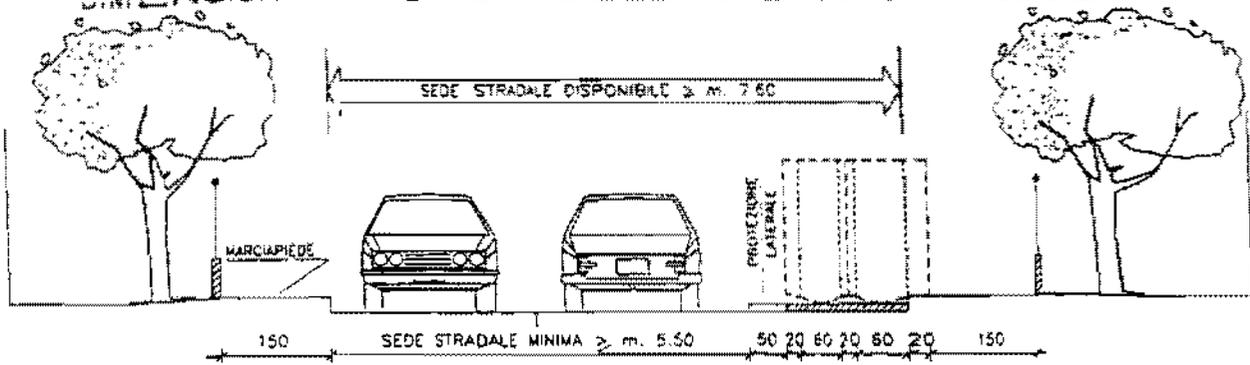


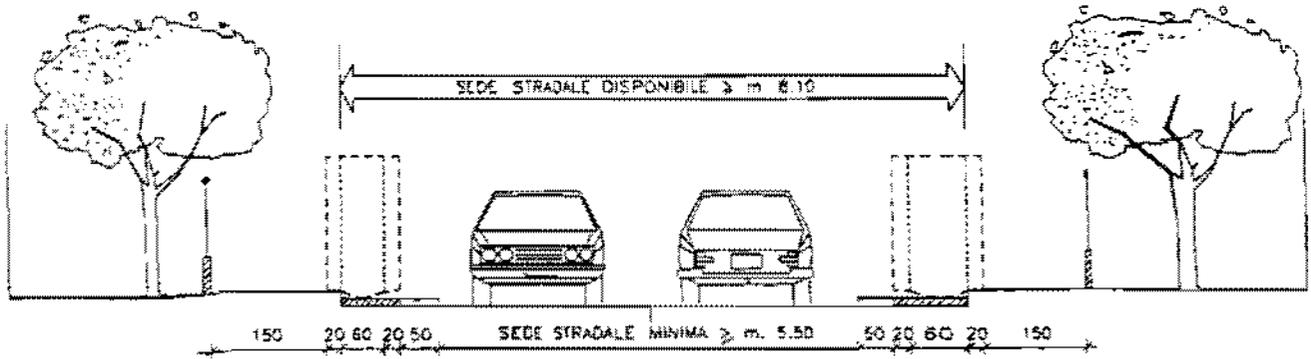
FIG. 8 1:

Delimitazione delle fermate dei veicoli di trasporto pubblico collettivo di linea; le fermate sono delimitate da apposite strisce gialle e negli spazi delimitati è vietato la sosta dei veicoli

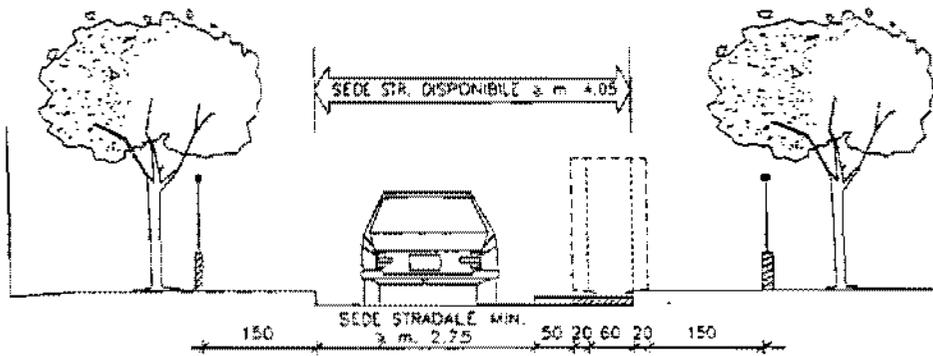
# DIMENSIONI MINIME PER REALIZZARE LE CORSIE CICLABILI



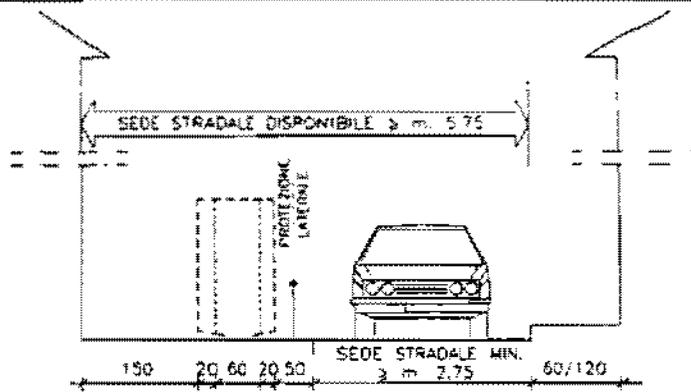
CORSIE CICLABILI AFFIANCATE NEI DUE SENSI



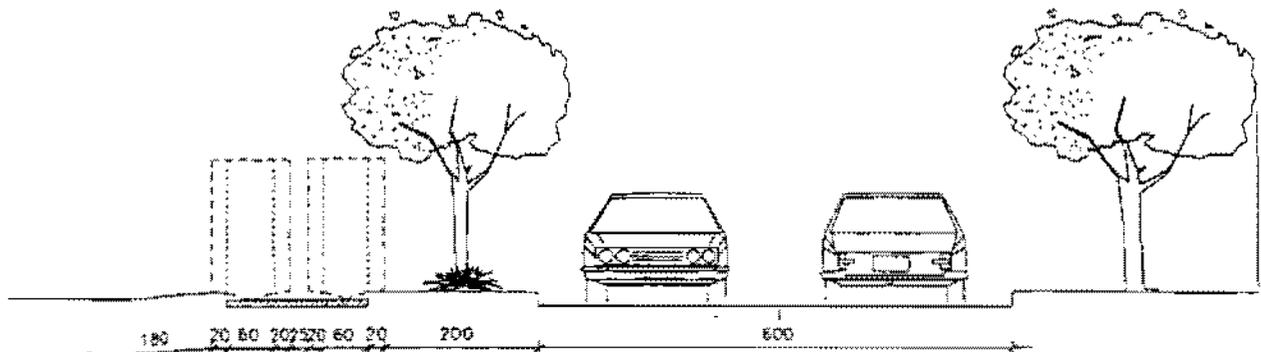
CORSIE CICLABILI NEI DUE SENSI AI LATI DELLA CARREGGIATA



CORSIA CICLABILE A UN SENSO IN CARREGGIATA A SENSO UNICO



CORSIA CICLABILE A UN SENSO IN STRADA INTERNA



CORSIE CICLABILI AUTONOME IN SEDE PROPRIA

#### 8.4 MARCIAPIEDI E MARCIAPIEDI PROTETTI

La larghezza dei marciapiedi va considerata al netto sia di strisce erbose o di alberature, sia di occupazioni di suolo pubblico impegnative: edicole di giornali, cabine telefoniche, ecc..

Su di essi possono, comunque, trovare collocazione alcuni servizi di modesto impegno: centralini semaforici, colonnine di chiamata di soccorso, idranti, pali e supporti per l'illuminazione e per la segnaletica verticale, nonché eventualmente per cartelloni pubblicitari (questi ultimi da ubicare, comunque, in senso longitudinale alla strada).

Tali occupazioni permanenti di sede stradale (vedi anche Tit. VIII) debbono comunque consentire, ai sensi dell'art. 20, c. 3 del D. Lgs. 285/92 NCDS, che rimanga libera una zona per la circolazione dei pedoni larga non meno di m. 2,00.

Le strade di scorrimento e di quartiere di nuova costruzione devono essere dotate di idonei marciapiedi rialzati di larghezza non inferiore ai 3 m.

Nelle strade di quartiere di nuova realizzazione, per le zone commerciali e turistiche, la larghezza minima dei marciapiedi è di m. 5,00.

Nei tratti in viadotto delle strade di scorrimento e di quartiere la larghezza minima dei marciapiedi può essere ridotta a m. 1,50. Tale misura ridotta può essere adottata, eccezionalmente, anche per i marciapiedi delle strade locali in zone a minima densità residenziale (zone a case unifamiliari); in questi casi eccezionali il marciapiede può essere a raso purchè separato dalla carreggiata stradale.

I passaggi pedonali di servizio, da realizzare con continuità sulle strade primarie, non possono avere larghezza inferiore a m. 0,75 (m. 1,00 in galleria).

Tutti i marciapiedi ed i passaggi pedonali che si affacciano su carreggiate sottostanti debbono essere muniti di rete di protezione alta m. 2,00.

Per marciapiedi protetti si intendono le corsie pedonali dotate, in corrispondenza del lato prospiciente le carreggiate veicolari, di elementi fisici (guard-rail, cordoli, fittoni, reti, ecc.) la cui altezza ( $\geq$  cm. 30), lungo tutto il marciapiede, non consenta agli autoveicoli di portarsi su tale zona pedonale. Sono altresì da considerarsi marciapiedi protetti quelli non a diretto contatto con le carreggiate dove transitano gli autoveicoli.

#### 8.5 AREE DI SOSTA PER AUTOVEICOLI SEPARATE DALLA CARREGGIATA

Rimandando al Tit. VII per quanto attiene il dimensionamento delle fasce laterali di sosta su sede stradale, si definiscono qui le aree di sosta per autoveicoli nettamente separate dalla carreggiata ma a questa collegate con corsie dove sono concentrate le entrate e le uscite rispettivamente o, in alternativa, le aree di sosta dotate di specifiche corsie di manovra, nel qual caso l'entrata/uscita sulla carreggiata è libera.

Per entrate/uscite concentrate, per e da un'area di sosta per autoveicoli, s'intendono quelle che si realizzano con varchi veicolari (possibilmente uno a

senso unico in entrata ed uno a senso unico in uscita) che consentono il passaggio diretto dalla carreggiata allo spazio di sosta, e viceversa, senza interferire con i flussi di traffico stradale.

Lo schema esemplificativo di un'area di sosta con entrate/uscite concentrate e' illustrato nella FIG. 8.3.

Per entrate/uscite libere, con corsie di manovra, da e per un'area di sosta per autoveicoli, si intendono quelle che si realizzano da ogni punto della carreggiata a traffico promiscuo ma che utilizzano, per il reperimento dello stallo libero e per la conseguente manovra di posizionamento prima ed uscita poi, una apposita corsia parallela alla carreggiata.

Lo schema esemplificativo di un'area di sosta con entrate/uscite libere ma in cui le manovre di ingresso/uscita avvengono su apposita corsia e' illustrato FIG. 8.4.

## 8.6 CLASSIFICAZIONE ED UBICAZIONE DELLE AREE DI PARCHEGGIO PER AUTOVEICOLI

La sosta autoveicolare privata viene soddisfatta da un sistema di offerta così articolato (vedi TAV. 3):

- R: posti auto, fuori dalle sedi stradali o in spazi dedicati, riservati ai residenti e a veicoli autorizzati dotati di specifico permesso;
- PA: parcheggi di attestamento per soste di durata medio-lunga, situati ai margini del centro storico, gratuiti o a tariffa bassa e non progressiva;
- PP: parcheggi a pagamento senza limitazioni di tempo, per soste di media durata, situati in posizione più centrale rispetto ai PA;
- PR: parcheggi a rotazione per soste di breve durata, localizzati ai margini della ZTL e in corrispondenza degli attrattori di traffico occasionale (zone commerciali, uffici pubblici e privati, ecc.);
- PI: parcheggi di interscambio, situati in periferia e collegati al centro con le linee del trasporto pubblico;
- PD: parcheggi dedicati a funzioni specifiche (impianti sportivi, stazione F.S., veicoli merci, ospedale).

[ inserire elenco e descrizione di ogni tipologia ]

L'accesso a parcheggi ubicati all'interno o ai margini della ZTL avviene attraverso specifici itinerari di arroccamento (vedi TAV. 3).

L'indirizzamento dell'utente verso i parcheggi PA, PP e PD è agevolato da apposita segnaletica fissa posta lungo i principali itinerari.

All'inizio degli itinerari di accesso al Centro Storico sono posizionati segnali a messaggio variabile che indicano la disponibilità o meno di stalli nei PA e nei PR.

P > 15.30										P > 21.10										P > 15.30																		
1.88	0.12	3.50	0.12	4.68	0.50	1.50	3.44	3.13	3.19	3.19	3.13	3.44	0.50	1.50	1.88	0.12	3.50	0.12	4.68	3.00	2.00	3.50	4.80	0.50	1.50	3.50	3.25	3.25	3.10	3.25	3.25	3.50	0.50	1.50	2.00	3.50	4.80	3.00

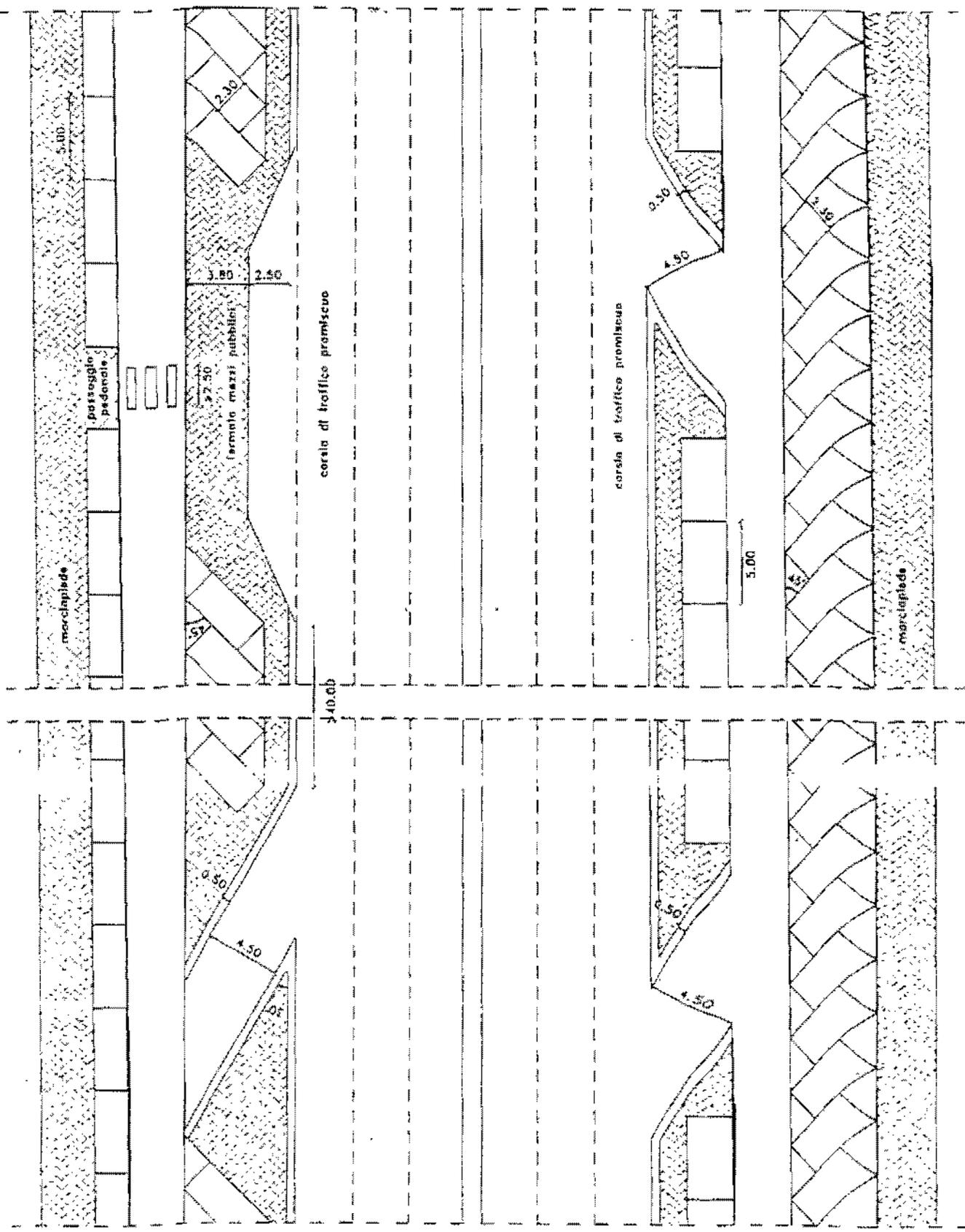


FIG. 8.3: Entrate/uscite concentrate da/per un'area di sosta

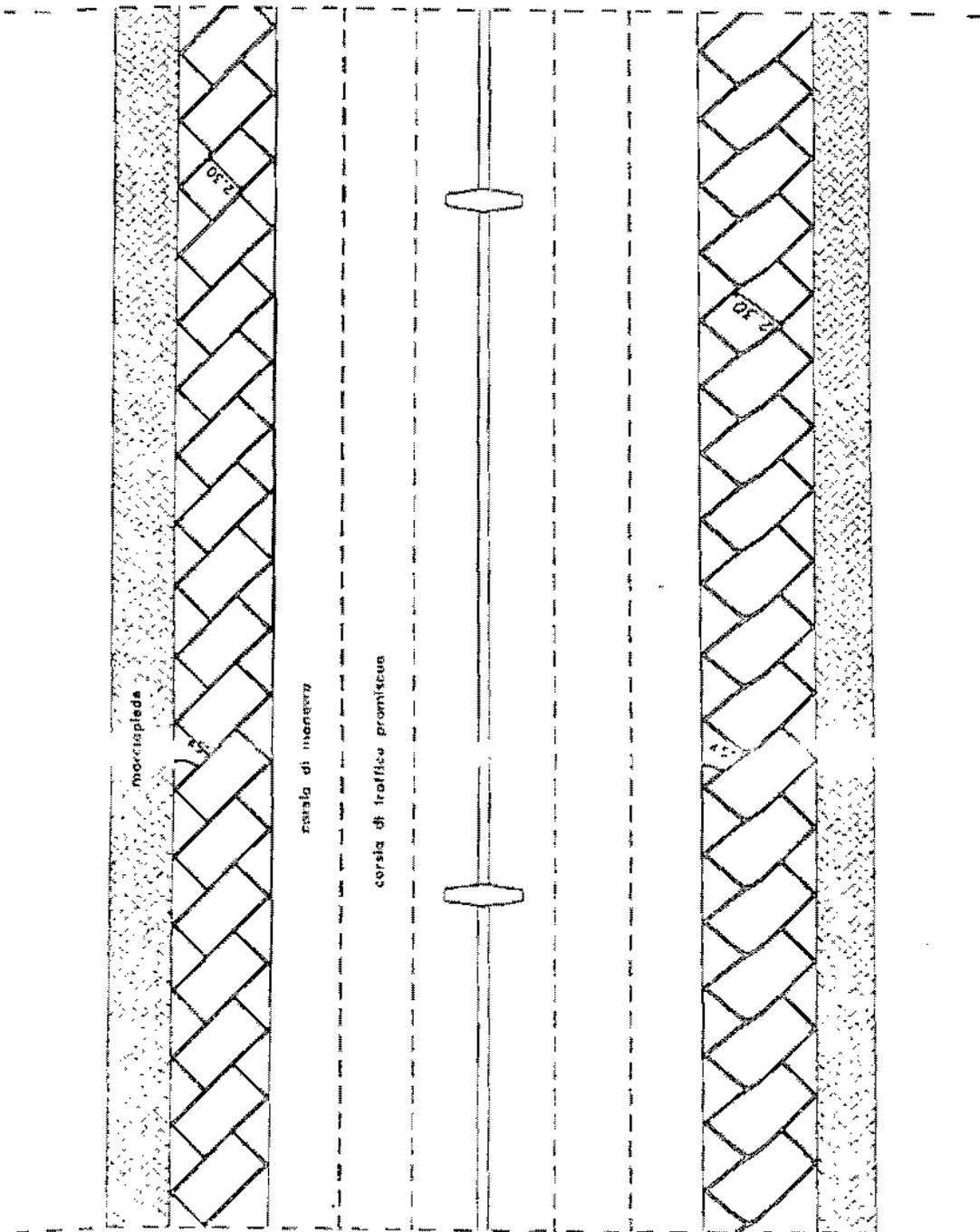
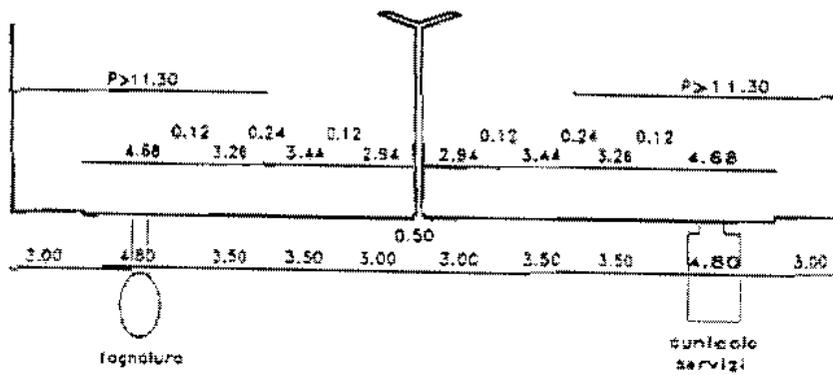


FIG. 8.4: Entrate/uscite libere, con corsia di manovra, da/per un'area di sosta.

**ART. 9 NORME DI AMMISSIBILITA' DELLE COMPONENTI PER TIPO DI STRADA E DI AREA**

1. In base alla definizione delle principali componenti di traffico (art. 7) e degli standards di riferimento per gli spazi stradali (art. 8), sono di seguito stabiliti gli indirizzi generali di regolazione per i principali tipi di strada.

TIPI DI STRADA	INDIRIZZI DI REGOLAZIONE E AMMISSIBILITA'				
	a) Autoveicoli trasp. collettivo	b) Altri autoveicoli (privati)	c) Biciclette	d) Pedoni	e) Sosta autoveicoli e bici
1. Autostrade Superstrade	AMMESSI. Escluse le fermate di linea	AMMESSI. (escl. motocicli e altri da NCDS)	ESCLUSE.	ESCLUSI.	ESCLUSA. Anche la fermata.
2. Strade di scorrimento	AMMESSI. Corsie riservate e/o fermate organizzate.	AMMESSI. Esclusi veicoli a braccia, a trazione animale, macchine agricole, ciclomotori se v > 50 km/h.	AMMESSE. In sede propria	AMMESSI. Su marciapiedi protetti (art. 190 NCDS).	AMMESSA. In spazio separato con e' concentrate. In deroga sosta longitudinale a lato marciapiede se salvaguardate 2 corsie di marcia.
3. Strade di quartiere	AMMESSI. Piazzole di fermata o eventuale corsia riservata.	AMMESSI.	AMMESSE. In sede propria.	AMMESSI. Su marciapiedi.	AMMESSA. In spazio separato con e' libere su corsia di manovra. In deroga sosta longitudinale a lato dei marciapiedi se salvaguardate 2 corsie di marcia.
4. Strade locali	ESCLUSI	AMMESSI. Zone a velocità ridotta (30 km/h)	AMMESSE. In corsie riservate o in promiscuo.	AMMESSI. Su marciapiedi	LIBERA (a norma di NCDS)
5. Zone a Traffico Limitato (ZTL)	AMMESSI Compatibilmente con l'indisponibilità di altri itinerari	AMMESSI. Con limitazioni di orario e limitatamente a particolari categorie di utenti	DA STABILIRE caso per caso	AMMESSI.	AMMESSA. Con regole da stabilire.
6. Aree pedonali (AP)	ESCLUSI.	ESCLUSI. (Ammesso l'accesso ai residenti con posti auto in aree private)	ESCLUSE. (Transito a mano)	AMMESSI.	ESCLUSA.
7. Zone a Traffico pedonale privilegiato	AMMESSI. Solo nelle strade locali interzonali.	AMMESSI. Zone a velocità ridotta (30 km/h)	AMMESSE.	AMMESSI. Con circolazione agevolata.	AMMESSA. In spazi delimitati

2. Per le aree pedonali AP, così come delimitate al punto 2 dell'Art. 6, valgono le seguenti regole:

- il transito e la sosta sono permanentemente vietati a tutti i veicoli ad eccezione di quelli a servizio di persone invalide e di quelli al servizio di polizia, delle ambulanze, dei veicoli dei Vigili del Fuoco solo in servizio urgente di emergenza e vigilanza, nonché i mezzi di

\* [ riportare elenco categorie/operatori speciali ammessi ];

- il transito relativo alle mere operazioni di carico e scarico delle merci dei suddetti operatori speciali è altresì autorizzato con permessi orari o annuali nella fascia oraria compresa tra le ore ..... e le ore .....
- è altresì consentito il transito e la sosta ai veicoli merci autorizzati nella fascia oraria dalle ..... alle ..... per le sole operazioni di carico e scarico e per il tempo strettamente necessario a consentire tali operazioni;
- i veicoli autorizzati a compiere operazioni di carico scarico devono attenersi ai seguenti itinerari:

\* ingresso: .....

\* uscita: .....

3. Per le zone a traffico limitato (ZTL), così come delimitate al punto 2 dell'Art. 6 valgono le seguenti regole:

- il transito e la sosta sono vietati a tutti i veicoli, ad eccezione di quelli autorizzati che possono circolare e sostare all'interno della sola zona cui il permesso si riferisce;
- la sosta senza limitazione di orario è consentita solo ai veicoli appartenenti ai residenti nella zona: ad essi, purché muniti di permesso, è consentito di sostare negli appositi spazi o nelle aree non segnalate a divieto;
- il permesso è rilasciato ed utilizzabile solo dai conducenti dei veicoli la cui targa è indicata nel permesso;
- inserire altre regole specifiche

4. Nelle zone a traffico pedonale privilegiato (ZTPP), così come delimitate al punto 2 dell'Art. 6, valgono le seguenti regole:

- la circolazione degli autoveicoli privati è ammessa rispettando un limite di velocità pari a 30 chilometri orari;
- inserire altre regole specifiche

5. In tutte le aree non indicate ai punti precedenti, la circolazione veicolare è libera nell'osservanza dei sensi di marcia, della segnaletica esistente, delle norme del Nuovo Codice della Strada, nonché delle limitazioni per particolari categorie di veicoli così come espresso nel presente R.V..

La sosta veicolare è altresì libera, fermo restando:

- le aree a pagamento, ove sono applicate tariffe:
  - per fasce orarie
  - inserire altri eventuali tipi di tariffazione
- le aree riservate alla sosta a tempo;
- le aree riservate alla sosta dei residenti;
- le aree riservate alla sosta di categorie speciali;
- le aree riservate alle operazioni di carico e scarico di merci.

6. Gli itinerari di arroccamento per l'accesso dei veicoli privati dei non residenti/non autorizzati alle aree di parcheggio ubicate ai margini o all'interno della ZTL sono riportati nella TAV. 3.

[ Valgono le seguenti regole: ]

.....

7. I parcheggi specializzati per i ciclomotori e per le bici ubicati ai margini o all'interno della ZTL sono riportati nella TAV. 3

[ Valgono le seguenti regole: ]

- parcheggi per motocicli e ciclomotori;
- itinerari, modalità di accesso/egresso;
- parcheggi per biciclette;
- [ itinerari, modalità di accesso/egresso, ..... ]

8. Permessi annuali di circolazione e sosta nelle zone a traffico limitato:
- [ descrivere ]:

- definizione generale permesso annuale
- modalità di rilascio generali e procedura in caso di smarrimento
- modalità di esposizione del permesso

- divieti d'uso e sanzioni
- tipologie di permesso (residenti R, garage G, trasporto merci TM, trasporto inabili, medici, Enti e servizi pubblici, autorizzazioni speciali, altre tipologie, .....).

Per ogni tipologia descrivere:

- aventi diritto
- modalità e documentazione specifica per il rilascio
- itinerari di circolazione e modalità di sosta
- limiti all'uso del permesso
- regole specifiche.

9. Permessi temporanei di circolazione e sosta:

[ descrivere ]:

- definizione generale del permesso temporaneo
- modalità di rilascio generali e procedure in caso di smaltimento
- modalità di esposizione permesso
- divieti d'uso e sanzioni
- elenco categorie di permesso temporaneo
- per ogni categoria descrivere:
  - aventi diritto
  - modalità e documentazione specifica per il rilascio
  - regole di circolazione e sosta
  - limiti d'uso
  - regole particolari.

TITOLO IV - CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DELLA SEZIONE TRASVERSALE
--

---

ART. 10 DEFINIZIONI

---

1. Con "carreggiata" si intende la parte della sede stradale destinata al movimento normale dei veicoli. Il suo bordo si identifica con la striscia marginale che esclude: la banchina, la piazzola di emergenza, la piazzola per la fermata dei mezzi pubblici, la corsia per le fermate di emergenza, le corsie per le manovre di sosta o la fila di stalli di sosta.
2. I tipi di carreggiata identificati si riferiscono alle nuove costruzioni; per l'adeguamento della situazione esistente può essere fatto ricorso alla imposizione di sensi unici di marcia: ciò anche per le strade di quartiere e locali, le quali per loro natura dovrebbero invece mantenere i maggiori gradi di libertà nella circolazione veicolare.

---

ART. 11 STANDARDS DI RIFERIMENTO

---

11.1 LARGHEZZA DELLA SEDE STRADALE

Per larghezza della "sede stradale" si intende la dimensione trasversale che comprende la "carreggiata", come più sopra definita, e le "fasce di pertinenza" sulle quali di norma insistono i percorsi pedonali.

Le fasce di pertinenza sono parte della proprietà stradale e possono essere utilizzate per la realizzazione di altre parti della strada oppure opere ad essa connesse (marciapiedi, banchine, piazzole, ecc.)

11.2 LARGHEZZA DELLE CORSIE DI MARCIA

Nella dimensione delle corsie è di norma compresa la segnaletica orizzontale, esclusa quella di margine e quella di separazione delle corsie riservate ai mezzi pubblici.

Le dimensioni indicate non riguardano le corsie impegnate da mezzi pubblici o prevalentemente utilizzate dai mezzi industriali, per le quali si fissa una larghezza standard di m 3,50 riducibile fino ad un minimo di m 3,25.

Le corsie riservate ai mezzi pubblici, o ad uso promiscuo con i mezzi privati, sono normalmente da ubicare vicino ai marciapiedi; di conseguenza sulle strade a più carreggiate esse vanno in genere collegate sulle carreggiate laterali, previa opportuna regolazione semaforica agli incroci delle manovre di svolta dalla carreggiata centrale.

Le piste per cicli e ciclomotori a doppio senso di marcia hanno una larghezza minima pari a m. 2,50.

### 11.3 NUMERO MINIMO DI CORSIE PER TIPO DI STRADA

Il dimensionamento minimo prescinde dalle eventuali corsie riservate ai mezzi pubblici e dipende dalle quantità e qualità dei movimenti richiesti.

Nelle strade a senso unico, ad unica corsia, sono da prevedere le opportune piazzole per la sosta di emergenza.

In corrispondenza delle intersezione a raso si deve normalmente realizzare un numero di corsie di canalizzazione pari, nel complesso, al doppio di quello relativo alle corsie di movimento delle strade affluenti all'intersezione in esame.

La realizzazione di tali corsie suppletive (di larghezza minima, escluso l'allargamento in curva, di m. 2,50 per le autovetture e di m. 3,25 per i mezzi pubblici ed industriali) viene consentita dall'uso delle fasce di pertinenza.

### 11.4 SPARTITRAFFICO CENTRALE O LATERALI

#### a) Spartitraffico centrale

Ove si adottino opportuni limiti di velocità, le larghezze minime dello spartitraffico centrale possono essere scalate di una categoria, cioè m. 1,10 (con barriera) sulle strade primarie; m. 0,50 (con cordolo sagomato) sulle strade di scorrimento; m. 0,36 (con doppia striscia di segnaletica) per le strade di quartiere a due corsie per ciascun senso.

Sulle opere d'arte ad impalcati separati lo spartitraffico è parzialmente sostituito da una banchina in sinistra larga m. 0,50.

#### b) Spartitraffico laterali

Gli spartitraffico laterali separano carreggiate complanari, di norma nello stesso senso di marcia.

La larghezza minima degli spartitraffico laterali in corrispondenza dei varchi deve essere pari:

- per le strade primarie, alla larghezza delle piste di accelerazione o decelerazione, maggiorata di m 0,50 per il cordolo;
- per le strade di scorrimento, a m 3,50;
- per le strade di quartiere, a m 0,50 per il cordolo.

I varchi degli spartitraffico laterali debbono consentire deviazioni delle traiettorie veicolari non superiori a 30°; la larghezza in retto dei varchi non deve, altresì, risultare inferiore a m 4,50.

#### 11.5 CORSIE PER FERIMATE DI EMERGENZA

Per le strade primarie, in situazioni particolarmente vincolanti, le corsie continue per fermate di emergenza possono essere sostituite da banchine larghe m 1,00 con piazzole per fermate di emergenza (ogni m 200).

Sulle strade di scorrimento sono sempre da prevedersi piazzole per fermate di emergenza (ogni m 200).

#### 11.6 DIMENSIONAMENTO DELLE BANCHINE

Nelle strade di scorrimento la larghezza della banchina standard è pari a m. 1,50; solo in situazioni particolarmente vincolanti la larghezza delle banchine può essere ridotta a m. 0,50.

Nel caso di carreggiate laterali ad unica corsia riservate ai mezzi pubblici vanno realizzate in destra, in luogo delle banchine, corsie di emergenza larghe m. 2,50.

#### 11.7 LARGHEZZA MINIMA DEI MARCIAPIEDI

Vale quanto riportato al punto 8.4 dell'art. 8 del Titolo III.

#### 11.8 DIMENSIONAMENTO DELLE FASCE LATERALI DI PERTINENZA

Ai margini della carreggiata sono da prevedersi fasce laterali di pertinenza stradale, comprese tra il bordo della carreggiata medesima ed il confine della proprietà privata o della proprietà pubblica della sede stradale, comunque libere da qualsiasi costruzione a carattere permanente (vedi FIG: 11.1).

Per l'utilizzo e il dimensionamento di tali fasce e di parte della carreggiata stradale si veda il Tit. VII: Dimensioni delle fasce di sosta laterale.

Dette fasce laterali, che concorrono a ridurre gli effetti negativi di inquinamento atmosferico ed acustico generato dal traffico veicolare, sono destinate al mantenimento dei livelli di fluidità della circolazione veicolare previsti per ciascun tipo di strada ed in esse possono quindi trovare collocazione: banchine e piazzole o corsie per la sosta di emergenza; stalli di sosta e relative corsie di manovra; fermate dei mezzi pubblici e relative pensiline; isole spartitraffico e separatori fisici tra movimenti e soste veicolari; fasce a verde - anche alberate - e piste ciclabili; carreggiate di servizio; marciapiedi e passaggi pedonali di servizio.

Le fasce laterali di pertinenza non possono essere invece riservate a futuri ampliamenti della carreggiata. Per quest'ultimi debbono essere eventualmente previste le necessarie larghezze aggiuntive già in sede di progetto.

La profondità delle fasce laterali, lungo tutto il tronco stradale (a prescindere dalle maggiori esigenze di ampiezza in area di intersezione), deve al minimo risultare pari ai valori indicati nella tabella di cui punto 11 del presente articolo 11.

Tali profondità consentono, rispettivamente, i seguenti usi-tipo delle fasce di pertinenza:

- per le strade locali, una corsia di sosta parallela ed un marciapiede;
- per le strade di quartiere, una corsia di sosta a 45° con regolamentazione a tempo e/o a tariffa; la relativa corsia di manovra per la sosta (al fine di difendere la accresciute esigenze di fluidità dei movimenti veicolari) ed un marciapiede (più largo di quello delle strade locali, coerentemente alla maggiore presenza di pedoni);
- per le strade di scorrimento, una banchina, uno spartitraffico laterale di separazione dalla carreggiata di servizio, una carreggiata di servizio (con funzione di concentrazione delle manovre di svolta e delle entrate ed uscite da passi carrabili, di eventuali inversioni di marcia controllate con regolazione semaforica e di sosta con relative corsie di manovra) ed un marciapiede;
- per le strade primarie, una corsia per la sosta di emergenza, uno spartitraffico laterale, eventualmente organizzato con piste di accelerazione e decelerazione per i movimenti da e per la carreggiata di servizio, ed una serie di possibili apprestamenti anche non al limite minimo di dimensionamento (come scarpate di rilevati e di trincee eventualmente non nocivi, ecc).

Per le strade a sezione composita (carreggiate affiancate di strade di categorie contigue), considerato che le funzioni di servizio passano alle carreggiate laterali, le fasce di pertinenza possono essere commisurate alla carreggiata di categoria inferiore, ad eccezione del caso di concomitanza sulla stessa sede di

strade di quartiere e locale, nella cui evenienza le fasce di pertinenza sono quelle della strada di quartiere.

Qualora siano riservate esclusivamente ai mezzi pubblici, le strade di scorrimento e le carreggiate laterali, possono avere fasce di pertinenza destinate ai pedoni in transito ed in attesa dei mezzi ed alla collocazione delle piazzole di fermata, con larghezza minima di m. 8,50.

#### 11.9 DIMENSIONAMENTO DELLE FASCE DI RISPETTO

Per fasce di rispetto (vedi ancora FIG. 11.1) si intendono le strisce di terreno la cui larghezza, dal confine stradale (limite esterno della fascia di pertinenza), è variabile a seconda della tipologia della strada e della sua collocazione all'esterno o all'interno dei centri abitati.

Il NCDS definisce le dimensioni da rispettare sia all'esterno dei centri abitati (art. 16 e art. 26 del Regolamento di attuazione e successive modifiche: Art 24 DPR 16 settembre 1996 n° 610) sia all'interno degli stessi (art. 18 e art. 28 del Regolamento). In particolare, all'interno dei centri abitati, le distanze in rettilineo dal confine stradale di cui sopra, da rispettare nella costruzione, ricostruzione o ampliamento di manufatti o muri di cinta di qualsiasi tipo, non possono essere inferiori alle dimensioni seguenti che il presente RV assume come prescrittive:

- per le strade di tipo A (vedi definizioni all'art. 4 del presente RV) m. 30
- per le strade di tipo D m. 20
- per le strade di tipo E e di tipo F m. 10

I riferimenti normativi di dettaglio in merito agli interventi strutturali ed infrastrutturali che possono essere realizzati nelle fasce di rispetto stradale sono contenute nelle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Urbanistico.

Per le fasce di rispetto dal confine in curva, si rimanda all'art. 18 del CDS che tratta i casi di raggio della curva inferiore o maggiore-eguale a 250 m.

#### 11.10 CUNICOLI PER SOTTOSERVIZI E FOGNATURE

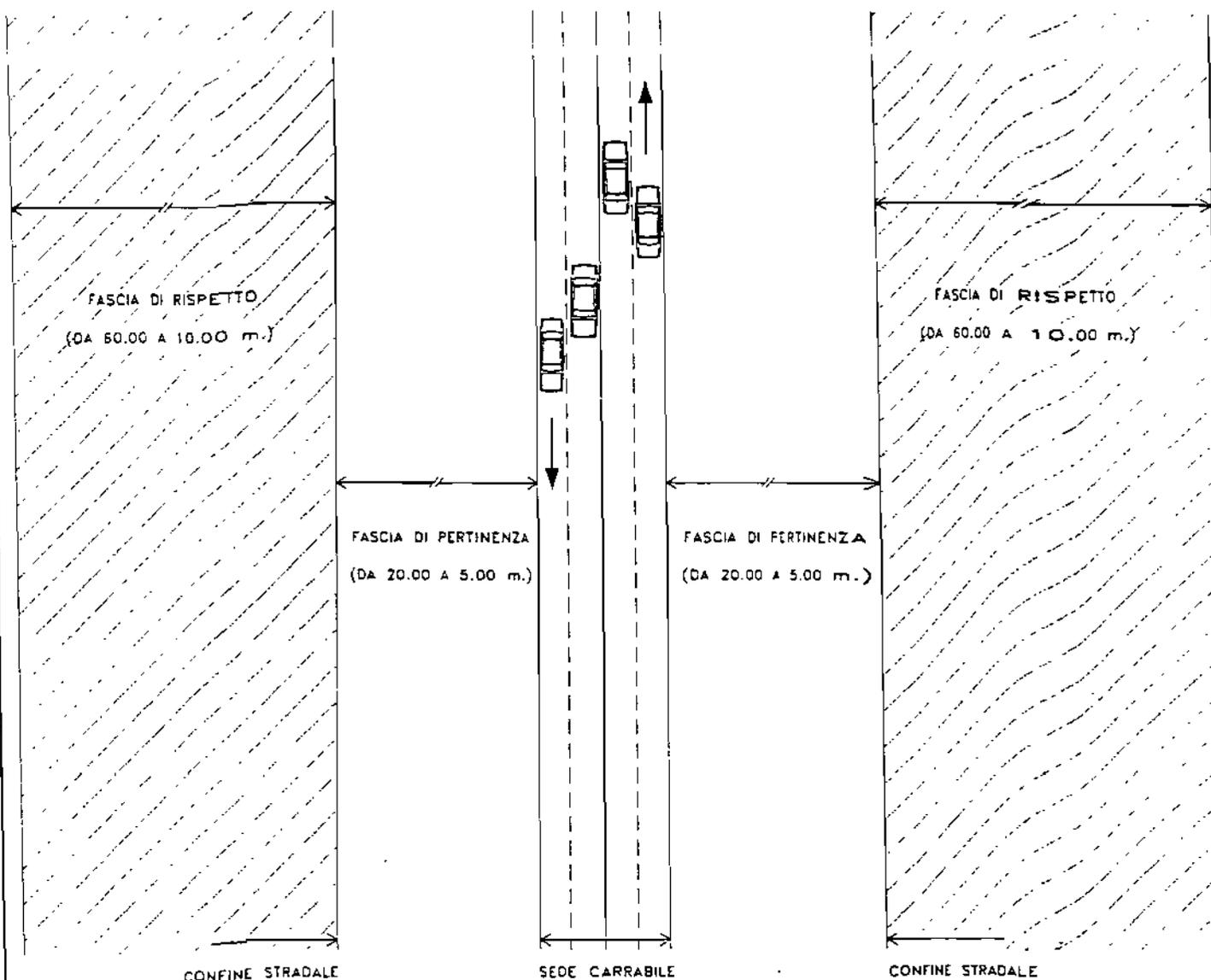
I cunicoli per i sottoservizi e le fognature devono trovare collocazione - nell'ambito delle fasce di pertinenza - sotto le parti destinate ad aiuole, stalli di sosta e marciapiedi e non sotto le carreggiate: ciò al fine di non disturbare con lavori ed ispezioni periodiche il movimento normale dei veicoli.

Le griglie di raccolta delle acque non devono essere collocate né sulle carreggiate né sulle banchine: il drenaggio delle acque deve prevalentemente essere assicurato con idonee "bocche di lupo" ubicate sull'alzata dei marciapiedi o di cordoli.

### 11.11 TABELLA RIASSUNTIVA DELLE CARATTERISTICHE GEOMETRICHE

Nella tabella che segue sono riepilogate le principali caratteristiche dimensionali della sezione trasversale della sede stradale e della carreggiata in particolare.

Denominazione	Tipo di carreggiata	Larghez. (m) delle corsie	Numero di corsie per senso di marcia	Larghezza min. (m) dello spartitraff. centrale	Larghezza (m) della corsia di emerg.	Larghezza (m) delle banchine	Larghezza min. (m) dei marciapiedi	Larghezza min. (m) delle fasce di pertinen.
Autostrade Superstrade	A senso unico separate da spartitraffico	3,75-3,50	2 o più	1,60 (con barriera)	3,00	-	-	20
Strade di scorrimento	Separate ovunque possibile	3,25	2 o più	1,10 (con barriera)	-	1,00	3,00	15
Strade di quartiere	Ad unica carregg. in doppio senso	2,75	1 o più	-	-	0,50	3,00	5



Ubicazione esterna alla delimitazione del centro abitato	Ubicazione interna/esterna alla delimitazione del centro abitato	Ubicazione interna alla delimitazione del centro abitato
--	--	--

Tipologia stradale	FASCIA DI RISPETTO (m)		FASCIA DI RISPETTO (m)		FASCIA DI PERTINENZA (m)
	Nuovi edifici oppure ricostruzioni	Nuovi edificabili (PRG o attuativo)	Strada interna senza strumento urbanistico	Esterna con strumento urbanistico	
A - Autostrada	60	30	30	30	20
B - Extraurbana principale	40	20		20	
C - Extraurbana secondaria	30	10		10	
D - Urbana di scorrimento			20		15
E - Urbana di quartiere			10		12
F - Locale	20		10		5
G - Vicinale	10		10		

FIG.11.1. Dimensionamento fasce di rispetto e di pertinenza per le strade di nuova realizzazione

## TITOLO V - CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DEL TRACCIATO

### ART. 12 DEFINIZIONI

1. Le caratteristiche geometriche del tracciato stradale fanno tutte riferimento alla velocità minima di progetto che deve essere utilizzata per calcolare gli elementi limite della geometria del tracciato (vedi TAB. 13.4 riassuntiva delle caratteristiche geometriche).

Tenuto conto delle caratteristiche peculiari di funzionamento delle strade urbane (notevole frequenza di punti critici - e quindi difficoltà di recupero della velocità - e prevalente esercizio a flussi elevati), la velocità minima anzidetta è molto vicina alla velocità massima di progetto collegata all'organizzazione della sezione.

Considerato però che, in genere, nella scelta progettuale viene fatto più frequente riferimento alla velocità di esercizio desiderata (nelle condizioni prevalenti di entità del flusso e di composizione del traffico), nella scelta del valore della suddetta velocità minima di progetto si deve anche tener conto del legame esistente tra quest'ultima velocità e quella di esercizio (sensibilmente inferiore alla precedente), in rapporto ai previsti flussi veicolari.

L'entità del divario tra queste due velocità deve essere studiata caso per caso.

Specie per i primi due tipi di strade (primarie e di scorrimento) va considerato inoltre che deve essere adottata la deroga dal limite generalizzato di velocità nelle aree urbane, previsto dal Codice della strada, il limite in deroga deve essere comunicato all'utente attraverso apposita segnaletica.

2. Corrispondentemente alla velocità minima di progetto (vedi ancora TAB. 13.4 riassuntiva) si normalizzano le pendenze trasversali massime in curva, i raggi planimetrici ed altimetrici (convessi o concavi) minimi, nonché le pendenze longitudinali massime. Per quest'ultime, nei casi in cui siano presenti corsie riservate o più linee di trasporto pubblico su corsie ad uso promiscuo, si devono adottare valori del 4%, sulle strade di scorrimento, e del 5%, sulle strade di quartiere.
3. In tutti i tipi di strade sui tratti curvilinei è da evitare il mantenimento della contropendenza verso l'esterno.

**13.1 PENDENZA MASSIMA TRASVERSALE IN CURVA**

Per pendenza trasversale si intende l'inclinazione trasversale delle superfici costituenti una pavimentazione stradale, espressa in percentuale.

La pendenza trasversale della piattaforma stradale è compresa in ogni caso fra il 7% ed il 2,5% (per strade con pavimentazione bituminosa). Valori inferiori a questo minimo possono essere impiegati, con accorgimenti particolari, solo nei tratti di transizione fra elementi di tracciato caratterizzati da opposte pendenze trasversali.

In riferimento alle velocità minime di progetto fissate per strade primarie (90 Km/h.), di scorrimento (70 Km/h.) e di quartiere (50 km/h.) si hanno, rispettivamente, valori di pendenza trasversale massima da rispettare pari a 7,0%, 4,5% e 3,0%.

**13.2 RAGGI MINIMI DI CURVATURA PLANIMETRICI ED ALTIMETRICI**

Per raggio di curvatura planimetrica si intende il raggio della curva orizzontale, di raccordo planimetrico tra due tratti di strada rettilinei, misurato sulla mezzzeria della carreggiata.

Per raggio di curvatura altimetrico si intende il raggio della curva verticale, di raccordo altimetrico tra due tratti di strada rettilinei, misurato sulla linea schematica del profilo longitudinale.

In riferimento alle velocità minime di progetto fissate per strade primarie (90 Km/h.), di scorrimento (70 Km/h.), di quartiere (50 Km/h.) e locali (25 Km/h.) si hanno, rispettivamente:

- raggi planimetrici minimi: 300 m, 160 m, 85 m, 25 m
- raggi altimetrici minimi:
  - concavi: m. 2.500, m. 1.200, m. 600 e m. 200
  - convessi: m. 3.500, m. 2.000, m. 1.000 e m. 300

I raggi verticali minimi dei raccordi convessi per le strade di scorrimento e di quartiere possono essere ridotti rispettivamente a m. 1.400 e 700 qualora la differenza algebrica delle pendenze delle livellette raccordate sia inferiore al 4%.

**13.3 PENDENZA LONGITUDINALE MASSIMA**

Per pendenza longitudinale si intende il rapporto percentuale tra il dislivello di due punti e la loro distanza.

In riferimento alle velocità minime di progetto fissate per strade primarie (90 Km/h.), di scorrimento (70 Km/h.), di quartiere (50 km/h.) e locali (25 Km/h.) si hanno, rispettivamente, valori di pendenza longitudinale massima da rispettare pari a 6%, 6%, 7% e 10%.

Nei casi in cui siano presenti corsie riservate o più linee di trasporto pubblico su corsie ad uso promiscuo, si adotteranno, per la pendenza longitudinale massima, i seguenti valori ridotti:

- per strade di scorrimento = 4%
- per strade di quartiere = 5%

#### 13.4 TABELLA RIASSUNTIVA DELLE CARATTERISTICHE GEOMETRICHE

Denominazione	Velocità (Km/h) minima progetto	Pendenza (%) trasvers. di max in curva	Raggio planimetr. minimo (m)	Raggio altimetrico minimo (m)		Pendenza (%) longitudin. massima
				convesso	concavo	
Strade primarie	90	7,0	300	3.500	2.500	6
Strade di scorrimento	70	4,5	160	2.000	1.200	6 (4)
Strade di quartiere	50 salvo deroghe	3,0	85 per strade in piano	1.000	600	7 (5)
Strade locali	25	-	25 per strade in piano	300	200	10

## TITOLO VI - CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DELLE INTERSEZIONI STRADALI URBANE

### ART. 14 DEFINIZIONI

Le caratteristiche geometriche delle intersezioni delle strade urbane vengono adeguatamente normate poiché i problemi della congestione del traffico veicolare urbano nascono non solo dalla insufficienza della sezione stradale corrente ma, anche, dalla insufficienza di capacità delle intersezioni.

Fluidificare una rete stradale urbana nel suo insieme implica pertanto la risoluzione, in modo omogeneo ed armonico, delle intersezioni nella rete stessa e non - semplicemente - lo spostamento delle difficoltà del flusso veicolare da una intersezione all'altra.

Le intersezioni stradali risultano dall'esistenza di almeno un punto di conflitto, cioè dalla presenza di almeno un flusso veicolare traversante, convergente o divergente.

Le intersezioni, così come qualsiasi tipo di collegamento tra carreggiate, si realizzano solo tra strade della medesima categoria, oppure di categoria contigua.

Per la trattazione dei temi legati alle caratteristiche delle intersezioni stradali si fa riferimento alle seguenti definizioni:

a) Intersezione stradale

E' quella parte della superficie viabile che risulta comune a due o più strade non parallele, ovvero quell'insieme complesso di apprestamenti stradali attrezzati in modo da consentire il passaggio delle correnti veicolari tra i diversi *rami* della stessa intersezione.

Funzionalmente una intersezione è caratterizzata dai più importanti apprestamenti predisposti per facilitare il deflusso delle correnti veicolari principali.

b) Corrente veicolare

E' quell'insieme di veicoli che si muovono nello stesso senso di marcia, su una o più file parallele.

Le correnti veicolari possono essere *in entrata* o *in uscita* rispetto all'intersezione.

All'interno dell'intersezione stessa ed indipendentemente dalla forma geometrica delle rispettive traiettorie, ogni corrente in entrata di norma si distribuisce in una corrente *diretta* (o di attraversamento) ed in una o

più correnti di svolta; analogamente, ogni corrente in uscita si compone di una corrente diretta e di una o più correnti di svolta.

Le correnti dirette vengono definite *principali* rispetto a quelle di svolta, che - a loro volta - si qualificano come correnti *secondarie*.

c) Manovra

È l'insieme di operazioni di variazione della velocità e/o della direzione che ogni veicolo deve di norma compiere in corrispondenza dell'intersezione per seguire correttamente la traiettoria della corrente veicolare cui appartiene; si distinguono quindi manovre di svolta o di attraversamento per correnti veicolari di svolta o dirette.

L'insieme delle superfici stradali su cui si eseguono le anzidette variazioni relative a ciascuna corrente veicolare costituisce la rispettiva area (o zona) di manovra (o fascia di ingombro dinamico della corrente veicolare).

d) Corsia di accelerazione: è la corsia che permette una facile immissione nella corrente diretta;

e) Corsia di decelerazione: è la corsia che permette le manovre di svolta a destra senza intralciare la corrente diretta;

f) Corsia di accumulo: è la corsia destinata ad accogliere le correnti veicolari in sosta, in attesa di eseguire la manovra di svolta a sinistra.

g) Punto di collisione

All'interno dell'intersezione, due o più traiettorie veicolari possono venire ad incontrarsi, discostarsi e/o risultare sovrapposte; si delinea in tal caso un'area (*area di collisione*) comune alle aree di manovra di correnti veicolari diverse che possono collidere.

All'interno di tale area di collisione si individua un più o meno esteso punto di collisione (= p.d.c.), comune a traiettorie diverse, che contribuisce a caratterizzare detta area e che consente la determinazione della sua collocazione geometrica.

h) Area di intersezione

Si definisce *area di intersezione* quell'area composta da più aree di collisione, dai dispositivi atti a separare quest'ultime aree nonché da quelle parti di aree di manovra che non risultano appartenere ad aree di collisione.

i) Tipi di punti di collisione

A seconda delle relazioni geometriche tra coppie di traiettorie, i p.d.c. possono distinguersi in: punti di intersecazione (p.d.i.), punti di deviazione e punti di immissione.

---

## ART. 15 STANDARDS E NORME DI RIFERIMENTO

---

### 15.1 TIPI DI INTERSEZIONE STRADALE

I tipi di intersezione dipendono, in prima istanza, dalla entità dei flussi veicolari interessati e dallo spazio che si ha a disposizione.

I tipi principali di intersezione, ad ognuno dei quali sono applicabili molteplici e differenti soluzioni progettuali, sono:

- intersezioni a raso (vedi FIG. 15.1, FIG. 15.2 e FIG. 15.3);
- intersezioni a livelli sfalsati (vedi FIG. 15.4, FIG. 15.5, FIG. 15.6 e FIG. 15.7).

Nella tabella riassuntiva della disciplina delle intersezioni (vedi TAB. 15.8, punto 15.8 del presente articolo) i tipi di intersezione indicati per ciascuna tipologia di strada fanno riferimento solo alla qualità richiesta per i movimenti dei veicoli.

Con riferimento alle intersezioni sfalsate, sulle strade primarie e di scorrimento, quando sia prevedibile l'utilizzazione da parte delle sole autovetture, l'altezza libera nei sottovia può eccezionalmente ridursi a m. 3,20 (rispetto alla dimensione usuale di m. 4,75).

Nelle strade di scorrimento, quando le intersezioni non siano tutte a livelli sfalsati, la regolazione semaforica deve essere del tipo coordinato.

Sulle isole di traffico ubicate nell'area delle intersezioni non sono consentite occupazioni di suolo pubblico quali: distributori carburanti, chioschi, edicole, cabine telefoniche, impianti pubblicitari, ecc.. Sono ammesse esclusivamente le installazioni riguardanti la segnaletica stradale, l'illuminazione pubblica e gli impianti semaforici.

### 15.2 DISTANZE TRA LE INTERSEZIONI

Le distanze indicate (cfr. col. B - TAB. 15.8) si riferiscono alle nuove costruzioni; l'adeguamento della situazione preesistente si ottiene con la chiusura degli accessi di alcune delle strade di categoria inferiore.

### 15.3 REGOLAMENTAZIONE DELLE SVOLTE A SINISTRA

Sulle strade di scorrimento (cfr. col. C - TAB. 15.8) le svolte a sinistra sono eventualmente ammesse a raso quando la regolazione semaforica è possibile con 2 sole fasi, senza punti di conflitto; per le strade di quartiere si fa sempre

riferimento alla disciplina semaforica previa realizzazione di corsie specializzate in rapporto all'entità delle singole manovre.

#### 15.4 DIMENSIONAMENTO E FREQUENZA DEI PASSI CARRABILI

Le prescrizioni della normativa indicata (cfr. col. D - TAB. 15.8), per le strade di scorrimento e di quartiere, si ottemperano raggruppando opportunamente gli accessi, così che l'immissione (o l'uscita) degli utenti dei passi carrabili sulla carreggiata avvenga tramite idonei varchi (cfr. punto 3.1.5.), posti a distanza non minore (tra loro e con gli incroci) rispettivamente di m. 100 e di m. 30.

Tali distanze minime vanno adottate anche nei confronti dei varchi degli spartitraffico laterali in presenza di carreggiate di servizio destinate alla concentrazione delle manovre di svolta a destra e, indirette o semidirette, a sinistra.

Per le strade locali i passi carrabili dei box privati devono avere una larghezza minima di m. 3,50, quelli delle autorimesse, magazzini ed altri insediamenti, una larghezza minima di m. 5,00.

Per agevolare le manovre di accesso, in corrispondenza dei passi carrabili, i cigli dei marciapiedi devono essere raccordati con una curva circolare di raggio almeno uguale a m. 4,00 nel caso di box privati e a m. 5,00 negli altri casi.

#### 15.5 ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

Gli attraversamenti a livelli sfalsati (cfr. col. E - TAB. 15.8) devono essere attrezzati con scivoli per carrozzini; analogamente, per quelli a raso, si devono realizzare opportuni smussi dei marciapiedi e dei cordoli delle isole di traffico interessate dai percorsi pedonali.

#### 15.6 DISTANZA ED UBICAZIONE DEGLI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

Per le strade di scorrimento e di quartiere (cfr. col. F - TAB. 15.8), quando la distanza tra gli incroci risulti notevolmente superiore al minimo fissato dalla tabella, la distanza tra attraversamenti pedonali deve essere, rispettivamente, di m. 300 e m. 200. Quest'ultimo valore scende a m. 100 per le strade di quartiere ubicate in zone commerciali o turistiche.

#### 15.7 PIAZZOLE DI FERMATA DEI MEZZI PUBBLICI

Le piazzole di fermata dei mezzi pubblici, identiche per le strade di scorrimento e per quelle di quartiere, hanno di norma una lunghezza totale di m. 56 ed una profondità (rispetto alla striscia marginale) di m. 3,00.

Tali piazzole sono da realizzare, oltre che a lato delle corsie a traffico promiscuo, anche a lato delle corsie riservate ai mezzi pubblici; ciò al fine di consentire il sorpasso delle vetture in sosta ai bus a carico completo (che non effettuano quindi la fermata). La piazzola su corsia a traffico promiscuo deve avere una lunghezza di m. 16 tale da consentire la fermata di un solo mezzo; quella delle piazzole su corsia riservata deve avere una lunghezza di m. 26 tale da consentire l'eventuale fermata contemporanea di 2 mezzi.

I tronchi di raccordo devono avere lo stesso sviluppo sia in entrata che in uscita dalla fermata.

A lato delle corsie riservate ad altissima frequenza veicolare, dove normalmente si prevede la fermata contemporanea di due mezzi (di linee diverse) - in posizione inclinata rispetto alla striscia di margine -, la piazzola deve avere profondità di m. 5,50 e lunghezza totale di m. 45, di cui 20+20 per i raccordi inclinati (lungo i quali sono ubicate le fermate) e m. 5 per la parte centrale, parallela alla striscia di margine.

#### 15.8 TABELLA RIASSUNTIVA DELLA DISCIPLINA DELLE INTERSEZIONI

Disciplina delle intersezioni, passi carrabili e attraversamenti pedonali.

Denominazione	Tipo di intersezioni	Distanza min. (m) tra le intersez.	Regolazione delle svolte a sinistra	Passi carrabili	Tipo di attravers. pedonali	Attravers. pedonali: ubicaz. e distanza (m)
	A	B	C	D	E	F
Strade primarie	A livelli sfalsati	1.500	Su apposite rampe	Non ammessi	A livelli sfalsati	-
Strade di scorrimento	Eventualmente non sfalsate	300	Vietate a raso	Raggruppati	Sfalsati o eventualm. semaforiz.	All'incrocio
Strade di quartiere	Organizzate a raso	100	Controllate	Raggruppati	Semafor. o eventualm. zebra	All'incrocio
Strade locali	Anche non organizzate	-	Ammesse	Diretti	Zebra	100

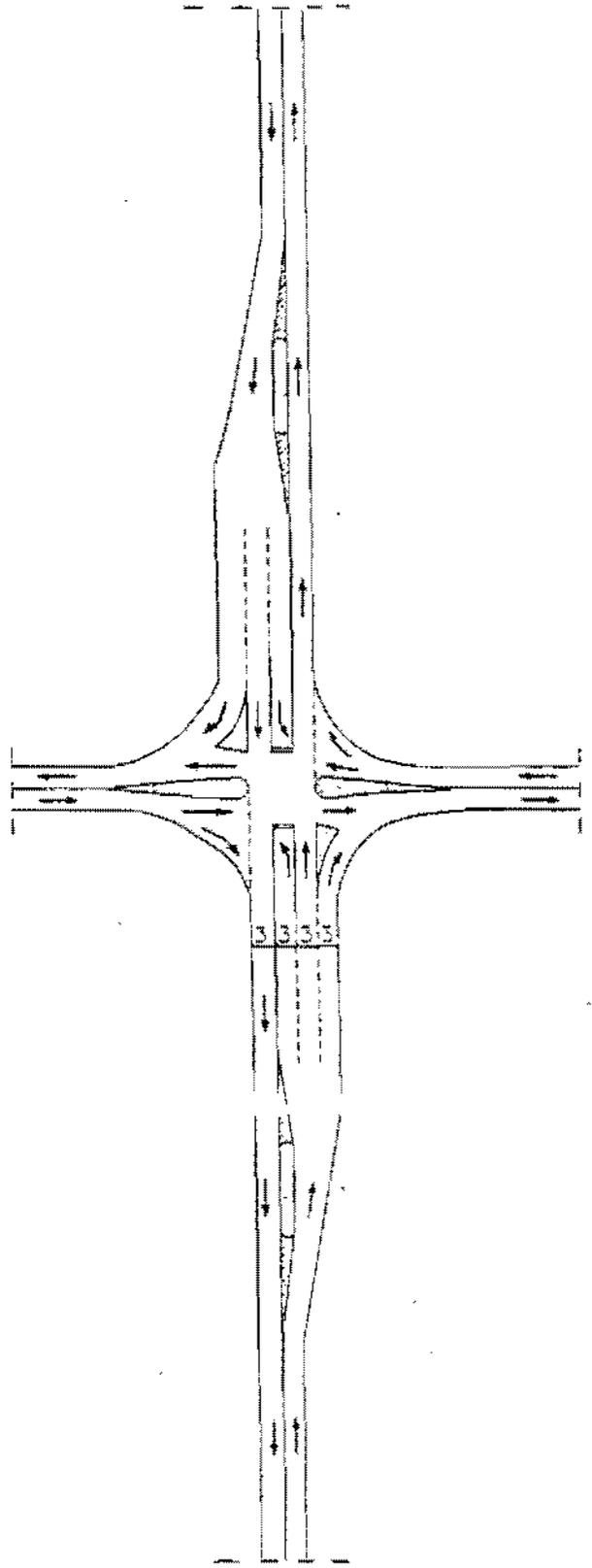
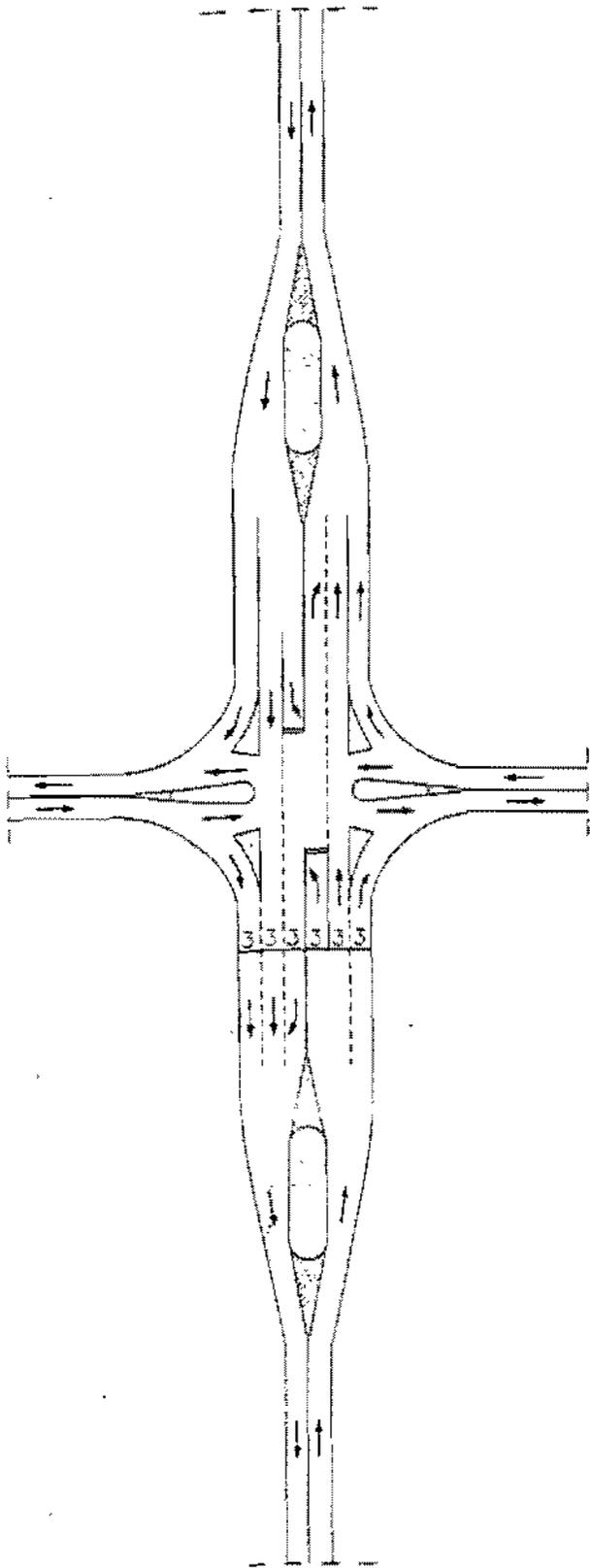


FIG.15.1: Schemi complessi di intersezioni piene a quattro bracci.  
 scala 1:1000

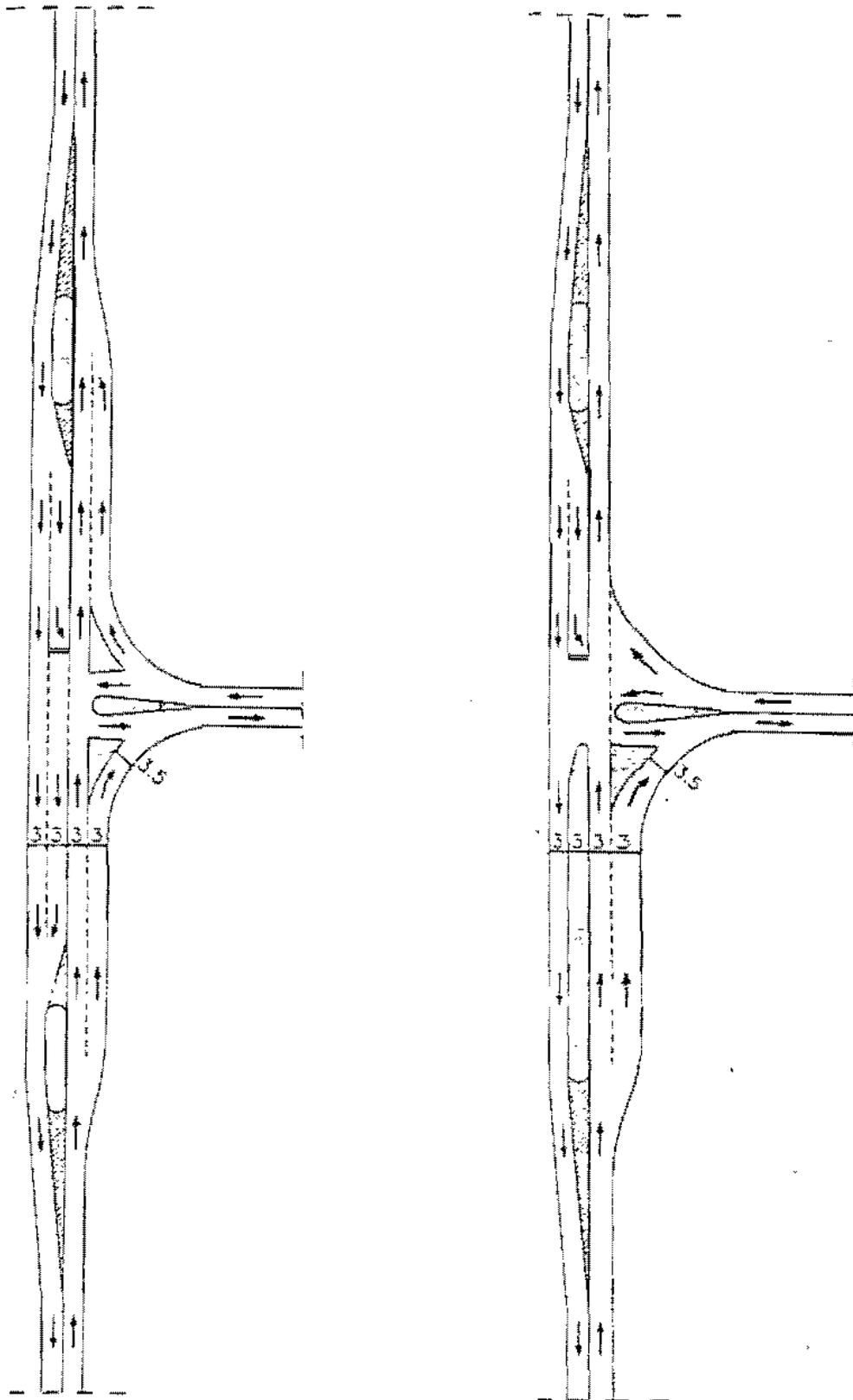


FIG.15.2: Schemi complessi di intersezioni piane a tre bracci.  
 scala 1:1000

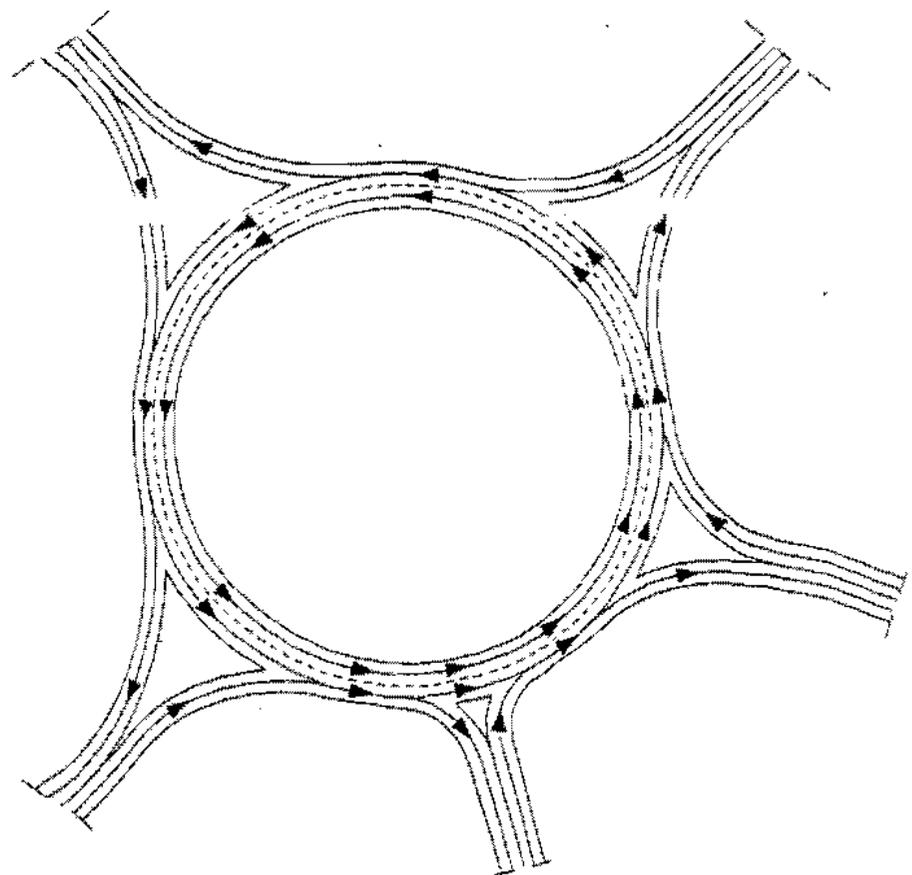
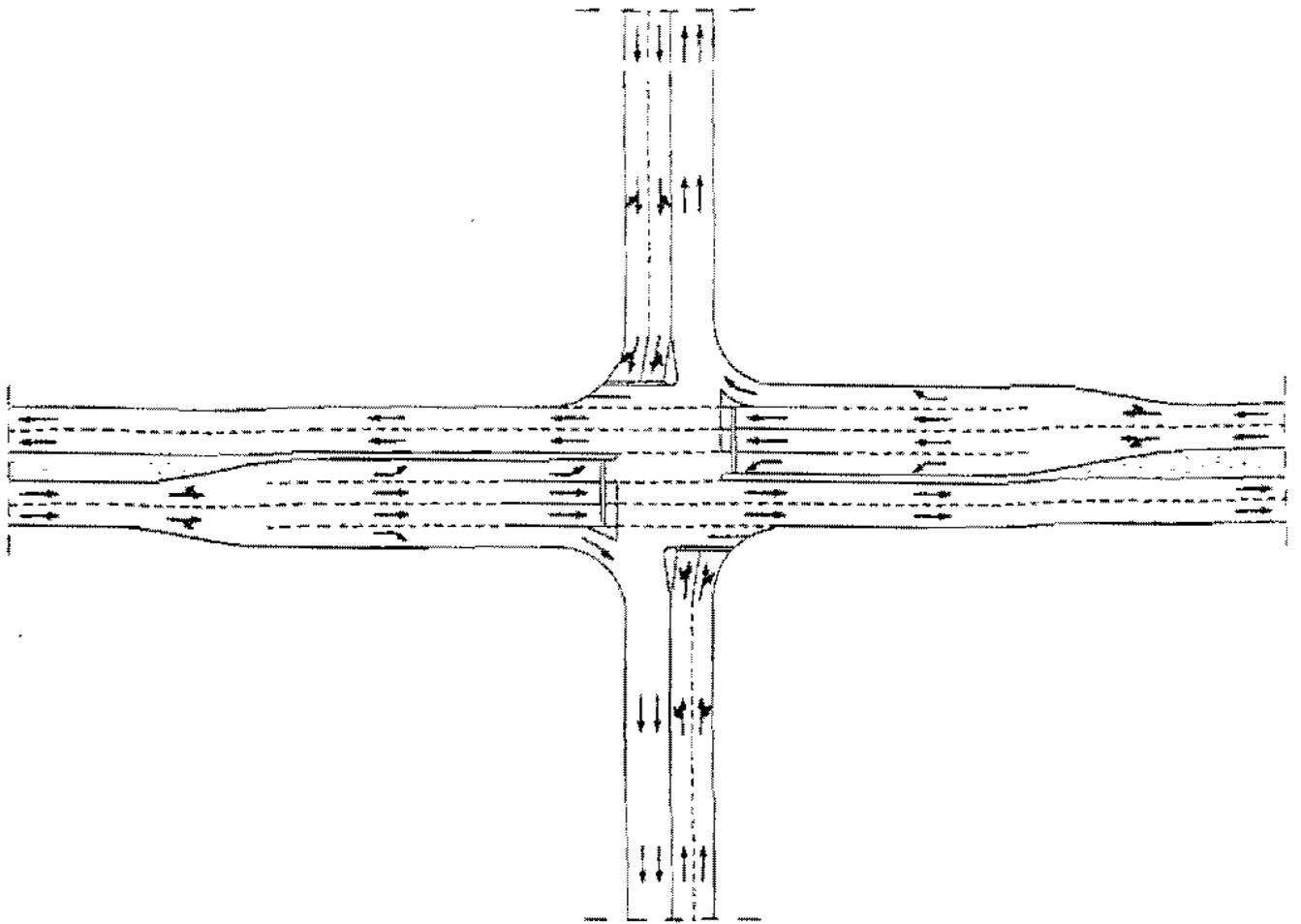


FIG.15.3: Intersezioni a raso.

scala 1:1000

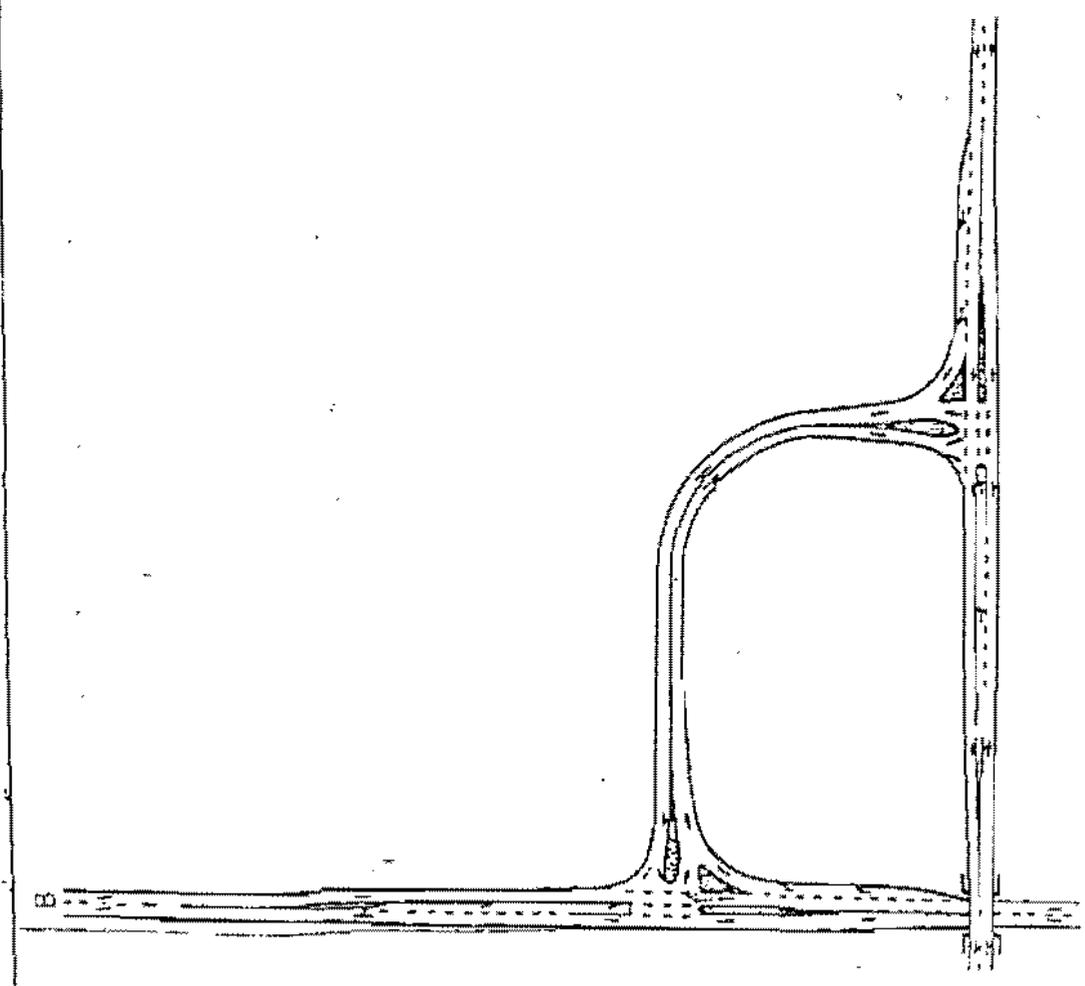
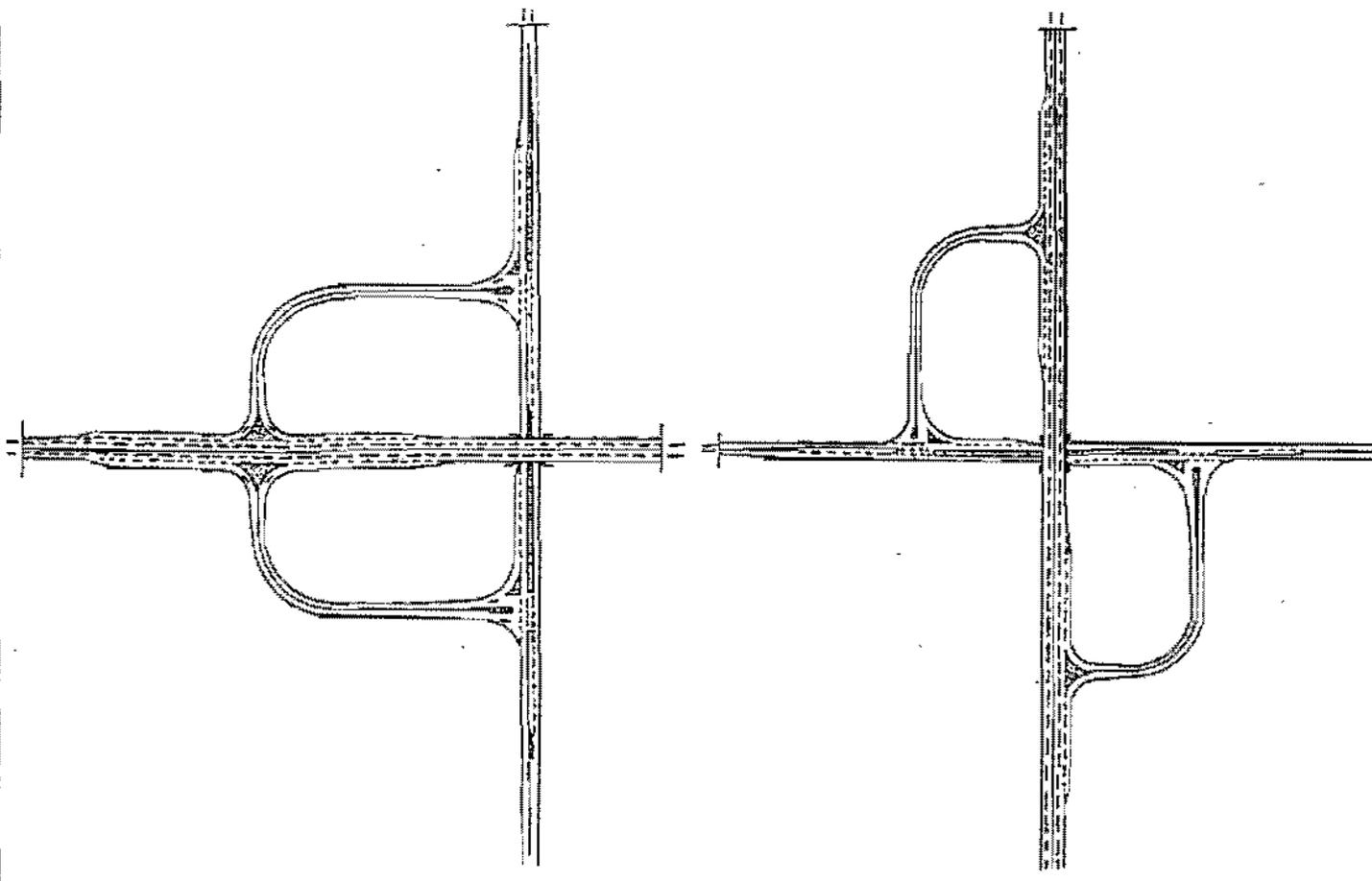


FIG.15.4: Intersezioni a livelli sfalzo

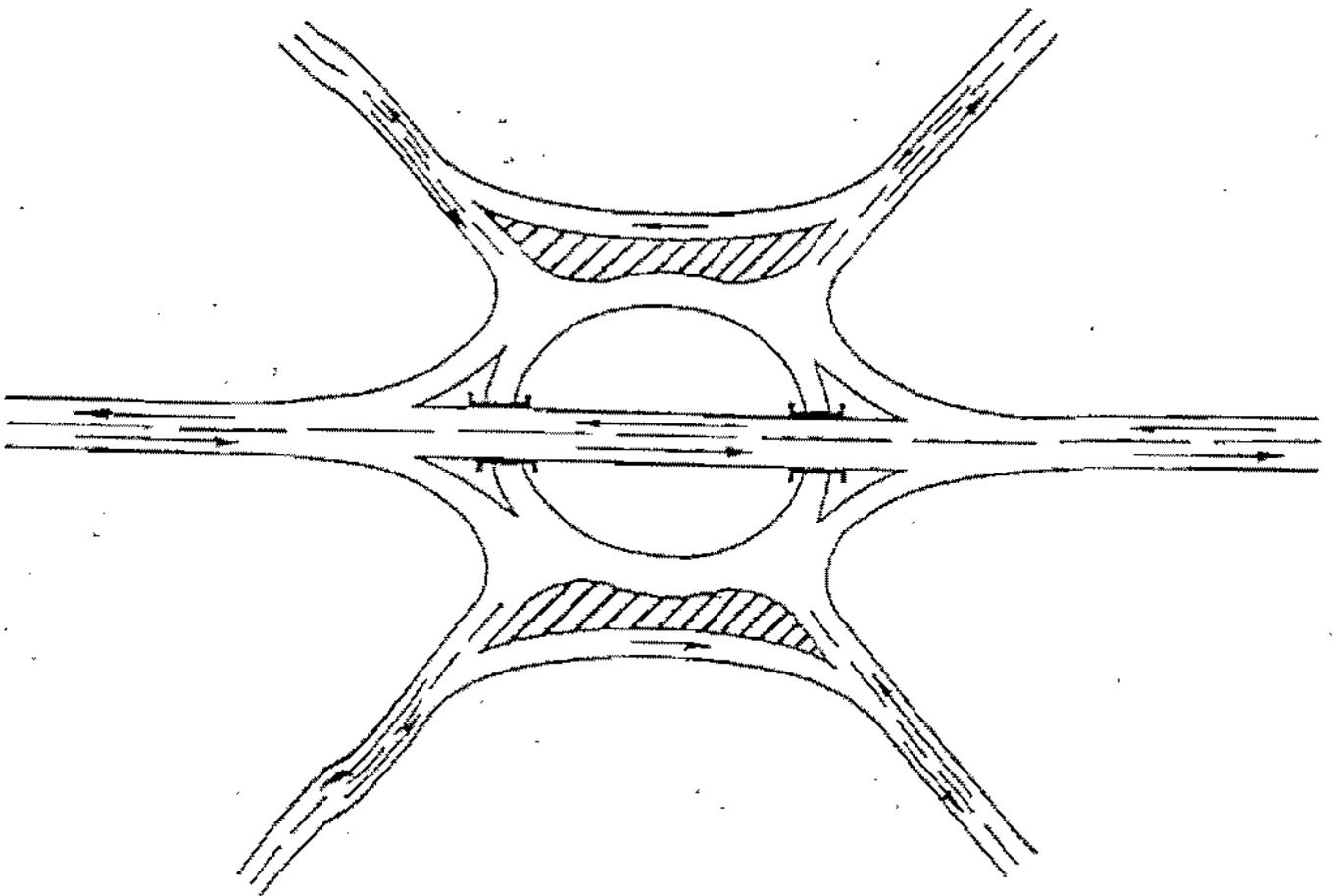
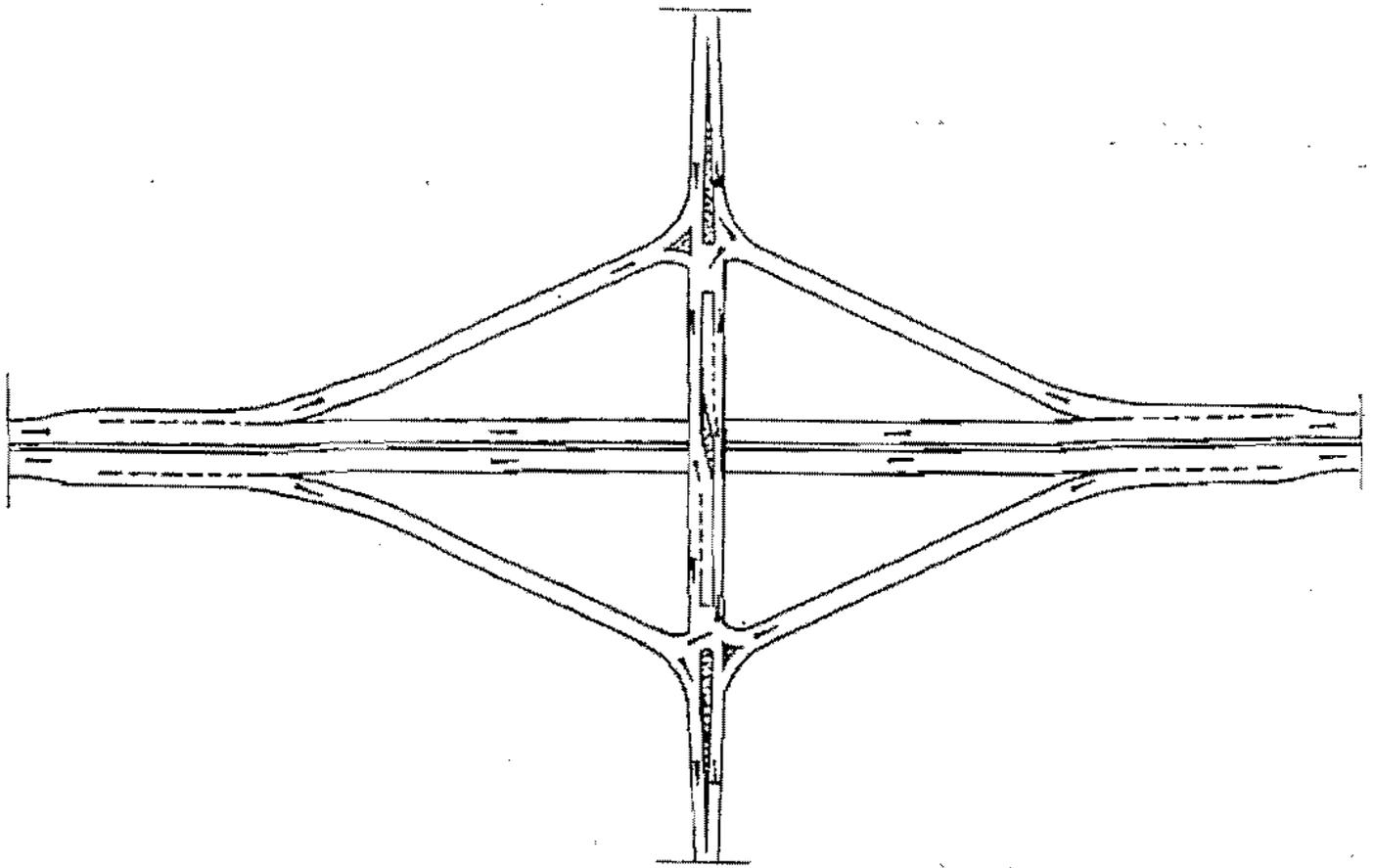


FIG.15.5: Intersezioni a livelli sfalsati

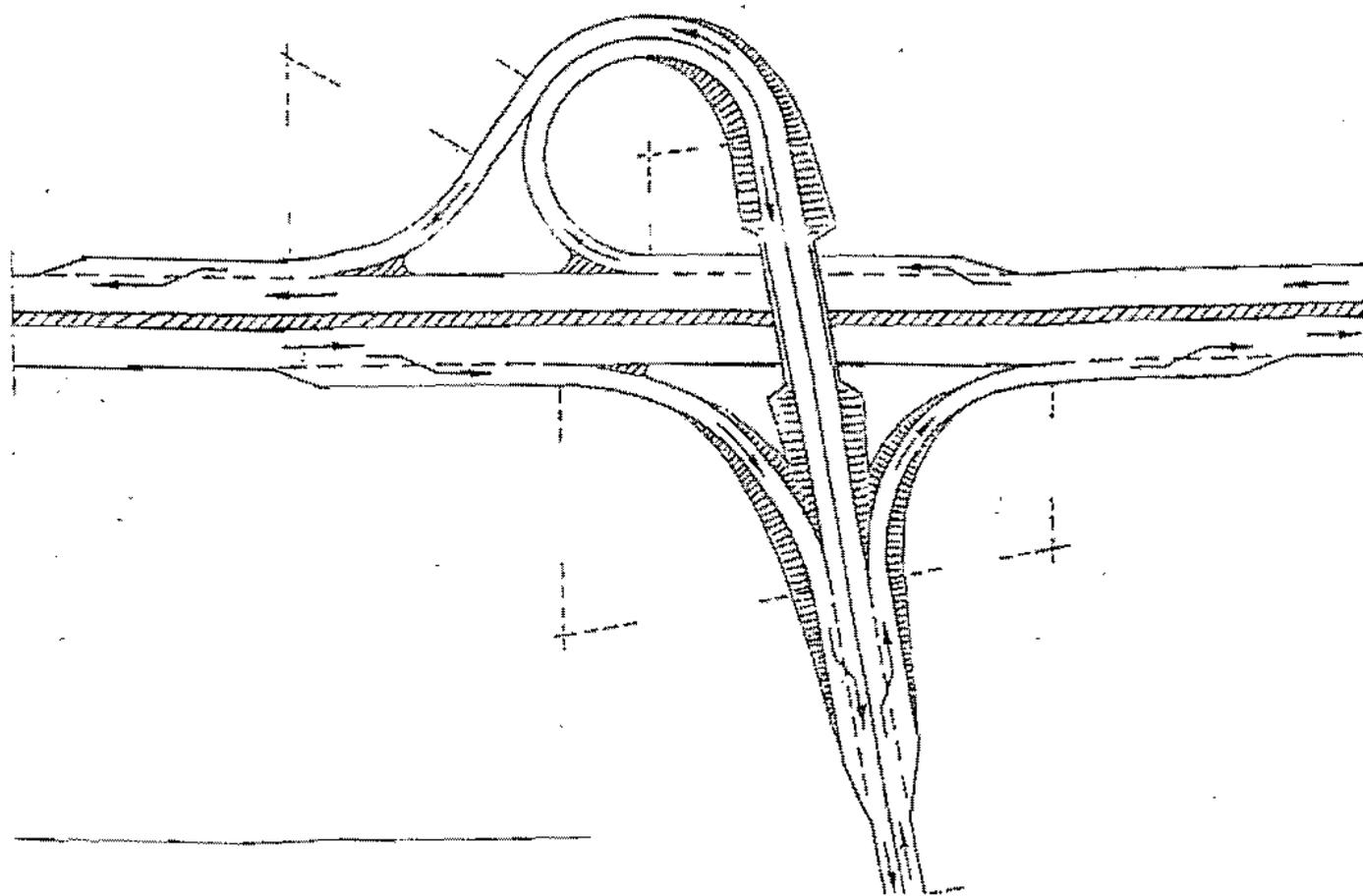
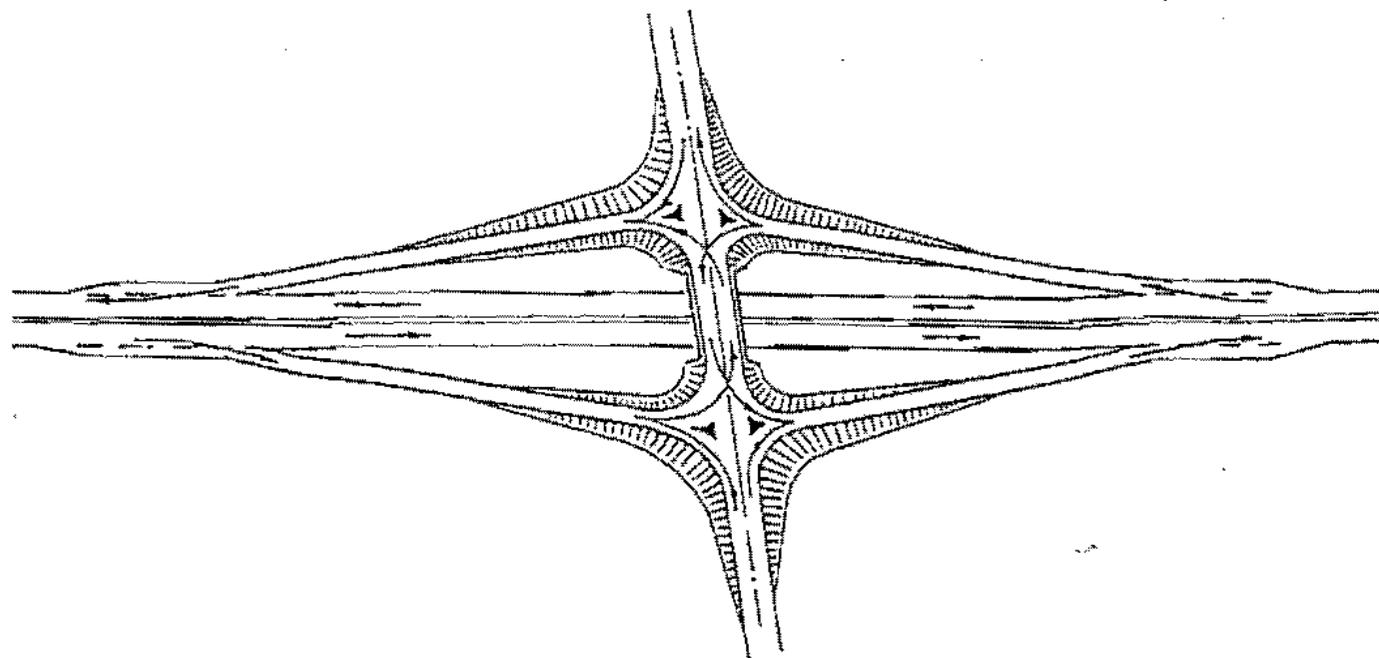


FIG.15.6: Intersezioni a livelli sfalsati

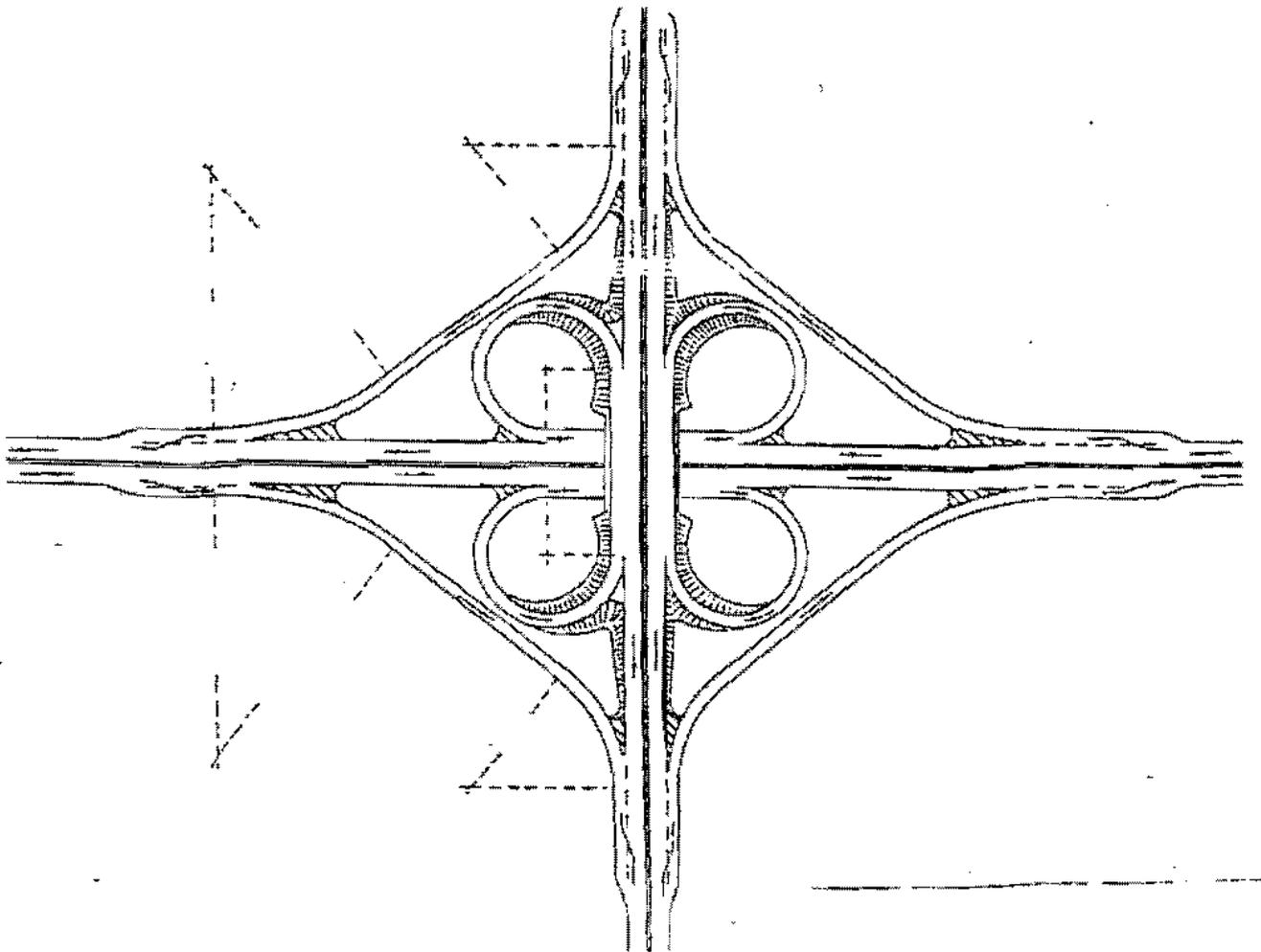
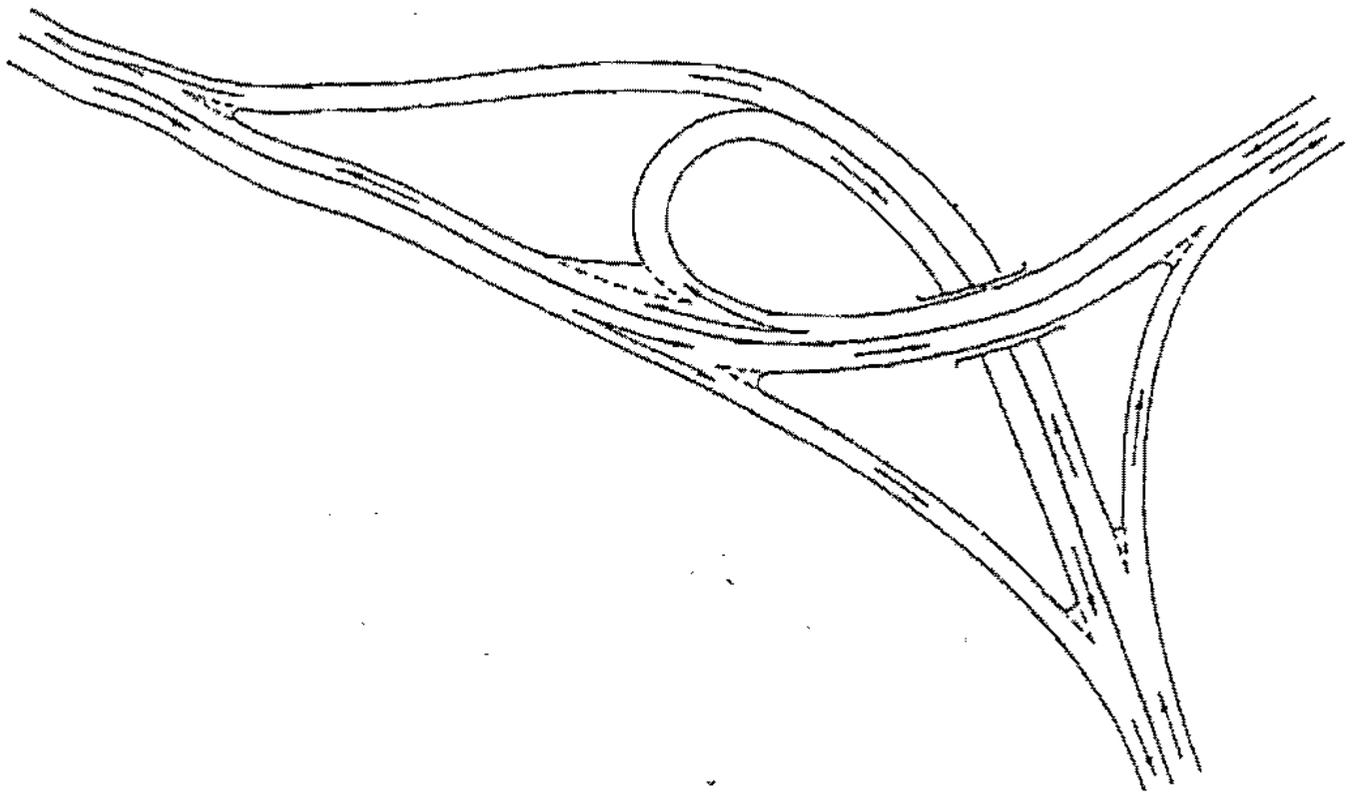


FIG.15.7: Intersezioni a livelli sfalsati

## TITOLO VII - DIMENSIONI DELLE FASCE DI SOSTA LATERALE SU SEDE STRADALE

### ART. 16 DEFINIZIONI

Riconoscendo sulle sedi stradali urbane, in generale, la presenza di tre funzioni fondamentali (che costituiscono i caratteri del loro utilizzo peculiare) e, cioè:

- la funzione di percorribilità pedonale;
- la funzione di transito degli autoveicoli;
- la funzione di sosta degli autoveicoli;

avendo condotto preliminarmente le analisi sullo stato di fatto delle sedi carrabili, e' possibile formulare ipotesi di riorganizzazione del sedime stradale, al variare delle sezioni trasversali tipiche, con la finalità di garantire uno spazio a ciascuna funzione, attraverso un corretto dimensionamento degli elementi costitutivi.

Tali ipotesi, essendo orientate soprattutto al contesto delle zone urbane più densamente edificate, interessano le strade ove si intende privilegiare la funzione della sosta, garantendo altresì il minimo indispensabile per il transito degli autoveicoli e per la sicurezza e agibilità dei percorsi pedonali.

Gli *standards dimensionali* per la disposizione della sosta, trattati nel dettaglio nell'articolo 17 che segue, individuano pertanto le dimensioni minime assolute da rispettare per la salvaguardia delle funzioni di cui sopra, nonché le dimensioni critiche cui fare riferimento in relazione ai possibili abusi degli utenti, per garantire l'agibilità della strada.

Le principali norme generali cui fare riferimento in sede di ristrutturazione degli spazi di sosta su sede stradale attingono principalmente a:

- *Nuovo Codice della Strada* (L. 30 aprile 1992, n. 285 e succ. modif. ed integrazioni) con particolare attenzione alle prescrizioni che riguardano l'organizzazione del sedime stradale e degli spazi di sosta;
- *Norme specifiche di PRG*;
- *Norme VV.FF., Polizia Municipale, ecc.* riguardanti l'agibilità per i mezzi di soccorso, rifornimento ed emergenza;

---

## ART. 17 STANDARDS E NORME DI RIFERIMENTO

---

Negli schemi grafici che seguono sono riportati gli standards dimensionali relativi a:

### 17.1 TIPOLOGIA E CARATTERISTICHE DEGLI STALLI DI SOSTA

Sono considerate (vedi SCHEDA 0) le tre principali disposizioni degli stalli rispetto alla sede stradale (o alle corsie di distribuzione) e cioè:

- longitudinale (L) dove gli stalli sono disposti parallelamente alla direzione di marcia dei veicoli;
- a spina di pesce (S) dove gli stalli sono disposti a 45° rispetto alla direzione di marcia dei veicoli. Per questa disposizione possono anche essere considerate varianti a 60°, a 30° o altra inclinazione a seconda delle situazioni;
- a pettine (P) dove gli stalli sono disposti ortogonali alla direzione di marcia dei veicoli.

Per ognuna di queste tipologie sono riportati gli standards dimensionali CNR di: larghezza della fila di sosta (ingombro trasversale), dimensione minima dello stalli, larghezza minima della corsia necessaria per effettuare la manovra di parcheggio e il valore che indica il numero di posti-auto teorico ricavabile per ogni metro di strada (misurata longitudinalmente).

### 17.2 STANDARDS PER LA DISPOSIZIONE DELLA SOSTA SU STRADE A SENSO UNICO

Nelle SCHEDE 1 ÷ 6 sono riportate, applicando gli standards dimensionali delle tre principali tipologie di stalli di scheda 0, le ipotesi di ristrutturazione (o nuova realizzazione) degli spazi di sosta ricavabili lateralmente alle carreggiate stradali a senso unico di marcia veicolare.

Per ciascuna esemplificazione si adotta una diversa soluzione a seconda che nella corsia (o corsie) transitino o meno gli autobus del trasporto pubblico urbano che richiedono una sezione stradale praticabile  $\geq$  m. 3,50 (eccezionalmente  $\geq$  m. 3,25).

Le sezioni stradali esaminate (larghezza netta delle carreggiate veicolari da un minimo di m. 3,00 fino a m. 15,00) si riferiscono, per strade a senso unico di marcia, alla gamma dimensionale più frequentemente riscontrabile nella rete viaria urbana dove appunto si intende procedere a questi interventi.

Gli standards illustrati nelle schede rappresentano i minimi dimensionali applicabili come suggerito dalle norme CNR per la sicurezza e la fluidità del traffico veicolare.

### 17.3 STANDARDS PER LA DISPOSIZIONE DELLA SOSTA SU STRADE A DOPPIO SENSO

Nelle SCHEDA 7 e 16 sono riportate, per ciascuna delle tre principali tipologie di stalli di cui alla scheda 0, le indicazioni cui attenersi per la ristrutturazione (o nuova realizzazione) degli spazi di sosta ricavabili lateralmente alle carreggiate stradali a doppio senso di marcia veicolare.

La soluzione da adottare è differenziata a seconda che si tratti di corsie con o senza passaggio di autobus del trasporto pubblico urbano.

Le sezioni stradali esaminate (larghezza netta delle carreggiate veicolari da un minimo di m. 5,50 fino a m. 28,00) si riferiscono, per strade a doppio senso di marcia, alla gamma dimensionale più frequentemente riscontrabile in ambito urbano; i valori indicati vanno intesi come i minimi dimensionali da applicare.

Le SCHEDA 17 e 18 riportano due esemplificazioni di disposizione degli stalli di sosta su sede stradale che possono essere definiti come standards ottimali, per 4 carreggiate a doppio senso di marcia. La prima disponendo di una dimensione netta della carreggiata di circa m. 24,00; la seconda disponendo di una dimensione netta della sola carreggiata di circa m. 39,00.

### 17.4 RIORGANIZZAZIONE DELLA SOSTA IN PROSSIMITA' DEGLI INCROCI

Nelle SCHEDA 19 e 20 sono rappresentati due incroci tipici della viabilità di area urbana in prossimità dei quali l'organizzazione della sosta su sede stradale è conforme agli standards progettuali prevalentemente individuati.

Negli schemi grafici sono contenuti dimensionamenti, caratteristiche e distanze di sicurezza degli attraversamenti e dei percorsi pedonali (minimi).

### 17.5 RIORDINO DELLE STRADE DELLA VIABILITA' LOCALE

La SCHEDA 21 rappresenta l'organizzazione di un incrocio stradale di quartiere nel quale, su due assi viari e' stata introdotta una variazione geometrica che realizza sia una "strozzatura" della sezione preesistente ("choker") che una deviazione obliqua rispetto all'asse retto originario. Questo intervento oltre ad allargare le zone di attraversamento pedonale ha lo scopo di rallentare e ridurre il traffico veicolare quando viene applicato negli accessi a strade-parcheggio.

### 17.6 GLI SPAZI DI SOSTA RISERVATI AGLI INVALIDI

La SCHEDA 22 riporta gli schemi grafici che il Regolamento di Attuazione della L. 285/92 (NCDS) prescrive come standards dimensionali di riferimento per la sosta degli invalidi.

**TITOLO VIII - DISCIPLINA PER LE ALTRE OCCUPAZIONI  
DELLE SEDI STRADALI**

---

**ART. 18    DEFINIZIONI E COMPORAMENTI GENERALI**

---

Le occupazioni di spazi e aree pubbliche possono essere di tipo permanente o temporaneo, definendo le prime come occupazioni di carattere stabile, effettuate a seguito del rilascio di un atto di concessione, aventi durata non inferiore a un anno e che comportano o meno l'esistenza di manufatti o impianti.

Si definiscono invece temporanee le occupazioni con durata inferiore all'anno. Il presente Regolamento Viario indica le norme generali di carattere operativo affinché, in seguito all'occupazione di spazi, non vengano meno le condizioni di sicurezza per tutte le categorie di fruitori della strada. Sono comunque esaminate le sole occupazioni che possono produrre effetti sulla viabilità pedonale e veicolare circostante.

19.1 INSTALLAZIONI PUBBLICITARIE

Le installazioni di pubblicità e di segnalamento che possono interferire con il traffico veicolare e pedonale sono:

- le insegne, luminose e non, installate in prossimità dell'attività,
- i cartelli pubblicitari supportati da idonea struttura di sostegno,
- i segni orizzontali reclamistici posizionati sulla sede stradale,
- gli striscioni, le locandine e gli standardi.

Il Codice della strada (Art. 23), vieta di collocare insegne, cartelli, manifesti, impianti di pubblicità o propaganda, segni orizzontali reclamistici, ecc..., che per dimensioni, forma, colori, disegno e ubicazione possono generare, oltre che intralcio e pericolo alla circolazione pedonale e veicolare, confusione con la segnaletica stradale, riducendone la visibilità e l'efficacia.

La collocazione di detti impianti deve rispettare le norme per la circolazione delle persone a ridotte capacità motorie, mantenendo sul marciapiede uno spazio libero di 1,50 m. Solo in casi eccezionali e per brevi tratti può essere ridotto a 90 cm.

In generale è vietata l'apposizione di insegne pubblicitarie su veicoli, qualora queste siano motivo di abbagliamento o distrazione per i conducenti degli altri veicoli, mentre l'utilizzo di segni orizzontali reclamistici deve garantire una buona aderenza degli stessi sulla carrozzeria del veicolo.

Di seguito si indicano alcuni criteri progettuali per un corretto posizionamento delle insegne su suolo pubblico.

- Dimensioni

Nei centri abitati non sono prescritti particolari limiti: è da valutare però, caso per caso, il grado di interferenza che il cartello di elevate dimensioni (> 6mq) può avere sul traffico veicolare. Come informazione di carattere generale valida per le strade primarie di scorrimento e di scorrimento veloce interne all'area urbana, si indica che le dimensioni del cartello posto perpendicolarmente al senso di marcia non superino i 6 mq. Fuori dai centri abitati, in prossimità della segnaletica di indicazione del centro abitato, i cartelli pubblicitari non possono avere una superficie superiore ai 3 mq: ciò vale per tutti i cartelli posizionati entro un raggio di 5 km dal cartello di delimitazione del centro abitato.

I cartelli pubblicitari posti su strade secondarie possono avere dimensioni maggiori purchè non siano di intralcio alla circolazione pedonale, non creino situazioni di pericolo, e non nascondano o limitino la visuale della segnaletica orizzontale e verticale.

Le strutture di sostegno dei cartelli pubblicitari devono essere tali da non recare danno ai fruitori della sede pedonale, devono avere forma regolare, e mantenere il bordo inferiore, nel caso che siano posizionate su strade di scorrimento, ad una quota di 1,5 m dalla banchina stradale. Nel caso di strade secondarie la quota da rispettare è pari a 0,8 m, misurata nella sezione stradale corrispondente. Questa dimensione deve essere rispettata per mantenere libera la visuale della strada all'automobilista.

- Posizionamento (FIG. 19.1)

Nelle strade primarie interne al centro abitato, il cartello deve essere posto a 3m dal ciglio stradale se posizionato perpendicolarmente alla strada; sulle strade secondarie può essere posto anche a distanze inferiori purchè il sostegno non rechi intralcio al passaggio dei pedoni: in ogni caso va mantenuta una luce libera sulla viabilità principale di 1,50.

Si deve mantenere una distanza di 50 m dagli altri cartelli e mezzi pubblicitari, dai segnali stradali e dalle intersezioni.

Deve tenersi una distanza minima di m 100 dal punto di tangenza delle curva orizzontali e dagli imbocchi delle gallerie, e 100 m dal vertice dei raccordi verticali concavi e convessi.

Qualora il cartello sia posizionato parallelamente al flusso di marcia dei veicoli tali distanze possono essere ridotte purchè il cartello non provochi intralcio o riduca la visibilità della segnaletica stradale.

- Divieti

E' vietato posizionare i cartelli e gli altri mezzi pubblicitari in corrispondenza di:

- intersezioni,
- sulle isole di traffico delle intersezioni canalizzate,
- lungo le curve,
- su ponti, sottopassi, cavalcavia e relative rampe,
- sui parapetti stradali, sulle barriere di sicurezza e sugli altri dispositivi laterali di protezione e di segnalamento,
- sui bordi dei marciapiedi, e cigli stradali, in prossimità di impianti semaforici, qualora risultino di impedimento per il passaggio dei pedoni (larghezza minima 1,50 m).

Procedura autorizzativa

L'iter autorizzativo per collocare nuove installazioni pubblicitarie e per revisionare la collocazione delle esistenti contempla l'espressione di un parere tecnico vincolante da parte dell'Ufficio Tecnico del Traffico.

## 19.2 CHIOSCHI, EDICOLE, CABINE

Il collocamento di strutture che determinano occupazione permanente di suolo pubblico o privato per funzioni di servizio, deve rispettare le seguenti indicazioni.

Qualora le strutture siano collocate sulla sede pedonale, devono garantire il passaggio dei pedoni, permettere le manovre per i portatori di handicap e garantire, in funzione del grado di attrazione, la sosta dei fruitori affinché questi non occupino la sede stradale destinata al transito dei veicoli (FIG. 19.2).

Nelle immediate vicinanze dell'impianto devono essere predisposti gli spazi per la fermata o la sosta dei veicoli, in modo che non si creino condizioni di intralcio per il traffico veicolare di transito.

Come regola di carattere generale, le installazioni devono essere posizionate in corrispondenza di allargamenti della carreggiata stradale, lontano dalle intersezioni, dagli attraversamenti pedonali, dai semafori; la collocazione e le dimensioni devono infine essere tali da non coprire la segnaletica stradale.

### Procedura autorizzativa

L'iter autorizzativo per collocare nuovi chioschi, edicole, cabine e per revisionare la collocazione delle esistenti installazioni, contempla l'espressione di un parere tecnico vincolante da parte dell'Ufficio Tecnico del Traffico.

## 19.3 SISTEMAZIONI A VERDE

Le sistemazioni a verde devono essere tali da non restringere la carreggiata o costituire ostacolo visivo; permane l'obbligo di mantenere libero un marciapiede di 1,5 m.

Tale tipo di arredo deve essere mantenuto e curato periodicamente onde evitare di nascondere o limitare la leggibilità della segnaletica, nonché di impedire alla vegetazione di invadere la sede stradale.

### Procedura autorizzativa

L'iter autorizzativo per la sistemazione a verde delle diverse parti della sede stradale contempla l'espressione di un parere tecnico vincolante da parte dell'Ufficio Tecnico del Traffico.

## 19.4 PUNTI DI VENDITA PER IL COMMERCIO AMBULANTE

Le aree destinate al commercio ambulante sono stabilite dalla vigente Ordinanza Regolamento n° .....

Esse sono localizzate nei seguenti punti:

[ descrizione dell'ubicazione ]

Valgono peraltro le seguenti regole:

[ riportare Ordinanza / specificare giorni ammessi / regole / provvedimenti per circolazione e sosta ]

Nelle revisioni periodiche della localizzazione delle aree destinate al commercio ambulante, in attuazione del presente PGTU, si dovrà verificare che gli spazi siano tali da determinare il minore impatto possibile sulla circolazione e sosta veicolare, nonché tali da garantire la massima fruibilità e sicurezza ai flussi pedonali.

#### 19.5 MERCATI FISSI GIORNALIERI

I mercati fissi che occupano sedi stradali - piazze sono stabiliti dall'Ordinanza / Regolamento n° .....

Essi sono localizzati nei seguenti punti:

[ descrizione dell'ubicazione ]

Valgono le seguenti regole:

[ riportare:

- giorni ammessi;
- orari ammessi;
- regole e provvedimenti per circolazione privata;
- regole e provvedimenti per sosta privato;
- regole e provvedimenti per trasporto pubblico urbano ed extraurbano:
  - \* nuove corse e loro percorso,
  - \* variazione percorsi fermate dei mezzi urbani extraurbani;
- altro .....
- ordinanza (o stralcio) ].

#### 19.6 DISTRIBUITORI DI CARBURANTE

In sede di revisione del PGTU, e come supporto al PRG e al Piano di razionalizzazione dei Punti di Vendita dei Carburanti, devono essere esaminati i rapporti tra strada ed aree di rifornimento a servizio dell'utenza veicolare. L'attenzione deve essere rivolta alle modalità di esecuzione delle manovre di entrata ed uscita da dette aree al fine di eliminare situazioni di pericolo o di condizionamento del deflusso pedonale e veicolare sulla strada.

In termini più generali deve essere espresso un giudizio di compatibilità trasportistica tra impianto e territorio, definendosi incompatibile quella situazione in cui nel tratto di sede stradale prospiciente l'impianto, indipendentemente dal fatto che su di esso la circolazione avvenga in un senso o nei due sensi di marcia e qualunque sia l'ampiezza della sede stradale stessa, l'effettuazione del rifornimento di carburante comporti l'arresto sulla propria sede o la deviazione dalla propria linea di movimento di un flusso del traffico.

Il giudizio di congruenza complessiva dell'ubicazione dell'impianto deve essere espresso tenendo conto della

- localizzazione ed organizzazione degli accessi,
- possibilità di contenere all'interno dell'area i veicoli in attesa,
- garanzia di continuità dei percorsi pedonali, qualora vi fosse interferenza tra veicoli e pedoni.

#### Criteri generali da seguire per l'installazione di nuovi impianti

##### *Ubicazione*

- Sulle strade primarie di scorrimento, le pertinenze di servizio devono essere ubicate su apposite aree, comprendenti lo spazio idoneo per i veicoli in movimento ed in sosta, e devono essere provviste di accessi separati con corsie di decelerazione ed accelerazione.
- Nelle strade di quartiere i distributori vanno ubicati a lato delle rispettive carreggiate laterali; ove queste non siano presenti, possono essere ubicati a lato della carreggiata, conservando una adeguata fascia di rispetto dal margine della medesima per assicurare la continuità e l'ampiezza delle banchine e dell'eventuale marciapiede presente. In tal caso deve essere anche previsto l'uso di spartitraffico laterali e relativi varchi.
- Sulle strade locali l'ubicazione degli impianti deve essere tale da rispettare le indicazioni fornite per i passi carrabili aperti al transito sistematico e frequente dei veicoli pesanti (cfr. punto 9.9).
- Gli impianti non possono essere ubicati in prossimità delle intersezioni, delle fermate dei mezzi pubblici, lungo tratti di strada in curva o a visibilità limitata.
- L'ubicazione dei distributori di carburante deve essere tale da consentire un reciproco tempestivo avvistamento tra i conducenti che percorrono la strada e i conducenti in entrata e uscita dalle pertinenze medesime. Presso le uscite sono vietate le siepi o i cartelli che impediscono la visuale della strada ai conducenti che devono reinserirsi nel traffico.

##### *Accessi*

- Gli accessi agli impianti siti sulle strade di scorrimento e di quartiere, debbono essere realizzati con varchi monodirezionali.
- Per gli impianti siti sulle strade locali, gli ingressi e le uscite debbono essere monodirezionali e per essi vale quanto prescritto per i passi carrabili aperti al transito sistematico e frequente dei veicoli pesanti (cfr. punto 9.9).

- Con riferimento a tutti i tipi di strade, gli accessi debbono essere adeguatamente illuminati, avendo cura di evitare fenomeni di abbagliamento, essere almeno a 12 metri da un'intersezione e non devono interferire con il traffico pedonale, lasciando a quest'ultimo lo spazio e le condizioni di sicurezza. Laddove possibile è opportuno separare l'itinerario pedonale dall'accesso veicolare.

#### *Continuità dei percorsi pedonali*

- Gli impianti devono essere progettati in modo da ridurre al minimo le interferenze con la circolazione pedonale, consentendo l'attraversamento in sicurezza del fronte dell'impianto e mantenendo la continuità del percorso pedonale. Qualora detta continuità non sia stata già prevista in sede di progettazione generale della rete pedonale, l'attraversamento pedonale su varchi potrà, eccezionalmente, essere sfalsato rispetto alla continuità dell'intera larghezza del marciapiede (al massimo di m. 1,50 verso l'esterno della carreggiata).

#### *Dimensioni aree interne*

- La coda di veicoli in attesa deve essere completamente contenuta nell'area dell'impianto, senza mai giungere fino alla strada; la sua eventuale esistenza in occasioni eccezionali non deve comunque creare situazioni di pericolo per gli utenti in entrata agli impianti.

#### *Particolarità*

- Per le strade di quartiere in corrispondenza degli accessi per i distributori di carburante e stazioni di servizio, debbono essere realizzati opportuni apprestamenti per evitare che l'ingresso veicolare avvenga con una manovra di svolta a sinistra.
- Per le strade locali, l'accesso agli impianti dalla direzione di marcia opposta può essere consentito; la possibilità della relativa manovra deve essere, comunque, adeguatamente segnalata.

Le principali indicazioni progettuali per gli impianti ubicati nei diversi tipi di strade sono contenuti nelle FIGG. 19.3-19.10.

#### Procedura autorizzativa

L'iter autorizzativo per la collocazione di nuovi impianti di distribuzione di carburante e per la revisione della collocazione degli esistenti, contempla l'espressione di un parere tecnico vincolante da parte dell'Ufficio Tecnico del Traffico.



permettere il passaggio dei mezzi di soccorso, e adeguatamente segnalati affinché non generino condizioni di pericolosità (FIG. 19.12).

#### Procedura autorizzativa

L'iter autorizzativo per la collocazione su sede stradale di nuovi arredi fissi e per la revisione della collocazione degli esistenti, contempla l'espressione di un parere tecnico vincolante da parte dell'Ufficio Tecnico del Traffico.

### 19.9 PASSI CARRABILI

Per passo carrabile si intende l'insieme delle opere e degli apprestamenti per collegare alla rete stradale i fondi o i fabbricati, ed in particolare le aree o gli edifici per la sosta dei veicoli.

Tali accessi diretti possono avere sbocco solo su strade locali. Non sono pertanto consentiti sulle strade primarie ed il loro raccordo con le strade di scorrimento e di quartiere deve avvenire tramite carreggiate di servizio attrezzate con idonei varchi.

Per quanto attiene il dimensionamento e la frequenza dei passi carrabili vale quanto prescritto all'art. 15 punto 4 del Titolo VI.

I passi carrabili devono avere un'ubicazione ed una configurazione planaltimetrica tali da:

- non arrecare pericolo od intralcio alla circolazione veicolare e pedonale sulla strada locale;
- agevolare le manovre dei veicoli in ingresso o in uscita dal passo carrabile.

Conseguentemente, in corrispondenza dei passi carrabili devono essere realizzate zone di visibilità adeguate per l'avvistamento reciproco dei veicoli ed, in particolare, i passi carrabili non debbono essere localizzati su zone di incanalamento, né tantomeno su intersezioni.

I passi carrabili, l'accesso e gli edifici per la sosta aventi capacità non superiore a 15 posti auto devono avere una larghezza minima di 3,50 m (FIG. 19.13a); quelli aventi capacità uguale o superiore a 16 posti auto devono avere una larghezza minima di 5,00 m (FIG. 19.13b), tale da consentire l'incrocio dei veicoli. Nel caso di aree o di edifici per la sosta aventi notevole capienza (superiore a 300 posti auto) occorre prevedere la separazione degli ingressi e delle uscite, con rami a senso unico ciascuno della larghezza minima di 3,00 m. In quest'ultimo caso la minima distanza tra i passi carrabili e le intersezioni deve essere non inferiore a 30 m; deve inoltre essere prevista adeguata illuminazione avendo comunque cura di evitare fenomeni di abbagliamento.

L'innesto del passo carrabile sulla carreggiata deve essere raccordato con curve circolari di raggio pari a 5,00 m, così come è illustrato nelle FIGG. 19.14a e b; la soluzione indicata in figura 19.14a, nella quale il passo carrabile non interrompe la continuità del piano del marciapiede, è da preferirsi in quanto favorisce i pedoni e specialmente le persone con difficoltà motorie. In particolare, quest'ultima soluzione è da realizzarsi nel caso di passi carrabili

destinati ad aree ed edifici per la sosta aventi capacità non superiore a 15 posti auto.

I passi carrabili devono essere individuati con l'apposito segnale: allo sbocco dei passi carrabili la sosta è vietata; il divieto di sosta si estende per tutta la larghezza dell'innesto ed eventualmente oltre, qualora motivi di visibilità lo richiedano.

La pavimentazione del marciapiede nel tratto attraversato dal passo carrabile deve essere eseguita con l'impiego di materiale diverso per tipo e per colore.

L'accesso pedonale dall'esterno è opportuno che venga distinto da quello per i veicoli: qualora si tratti di insediamenti suscettibili di affollamento (scuole, ospedali, teatri, cinematografi, grandi magazzini, ecc.), tra il passo carrabile e l'accesso pedonale deve sussistere una adeguata distanza.

I percorsi interni devono rispettare la larghezza stabilita per il passo carrabile e devono avere una pendenza longitudinale non superiore al 15% se scoperti ed al 20% se coperti; nei tratti in curva il raggio interno non deve essere inferiore a 5,00 m.

In ogni caso deve essere previsto un tratto piano e rettilineo della lunghezza minima di 5,00 m prima del marciapiede: i cancelli o i portoni devono essere ubicati oltre il suddetto tratto, anche per evitare l'arresto dei veicoli sul marciapiede.

#### Procedura autorizzativa

L'apertura dei nuovi passi carrabili o la modifica di quelli esistenti è sottoposta ad autorizzazione del Comune previa domanda da parte dell'interessato.

L'autorizzazione è concessa, sentito l'UTT, esclusivamente se il passo carrabile è il solo mezzo per accedere ad un'area ove possono stazionare veicoli: tale condizione va accertata da parte dell'UTT.

E' istituito presso l'UTT l'archivio dei passi carrabili: a tale ufficio è demandata l'organizzazione dell'archivio ed il suo costante aggiornamento.

In sede di aggiornamento periodico del PGTC, si analizzano le situazioni anomale dei passi carrabili autorizzati e si adottano da parte dell'Ufficio tecnico del Comune le provvedimenti per la messa a norma degli stessi.

#### Segnaletica orizzontale e verticale

E' fatto obbligo ai titolari dell'autorizzazione di porre in opera l'apposito segnale nelle forme e con le modalità previste dall'art. 120 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del NCDS e che viene fornito dall'UTT del Comune.

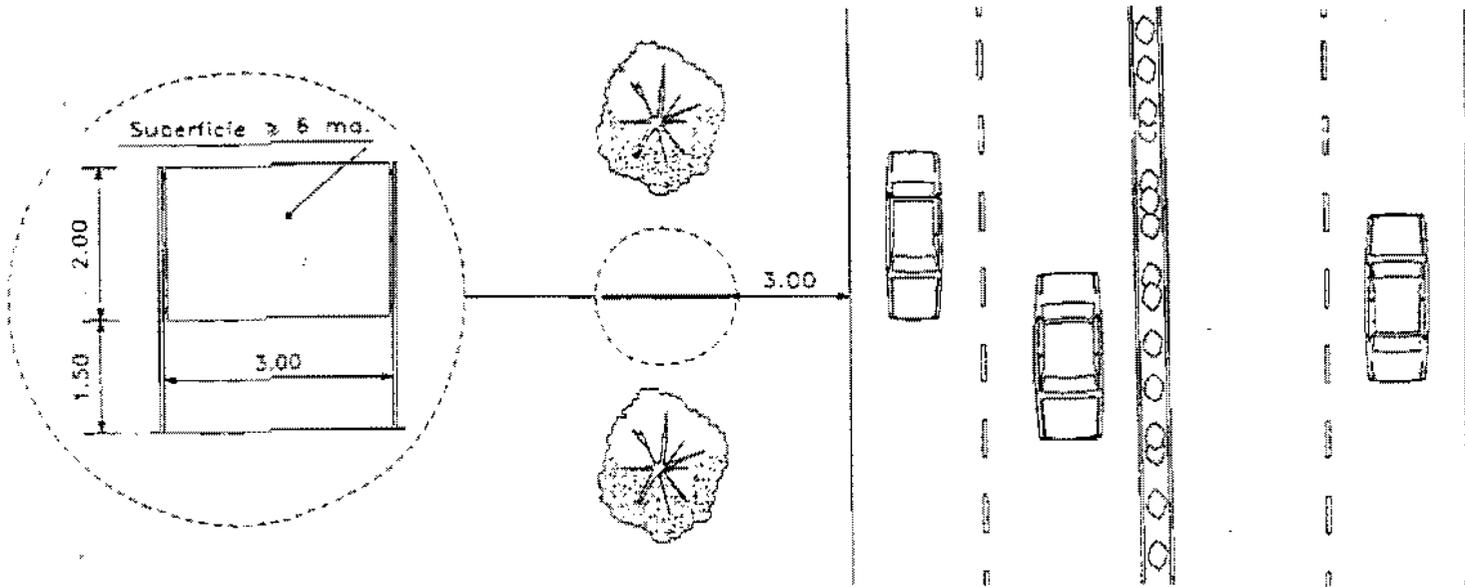
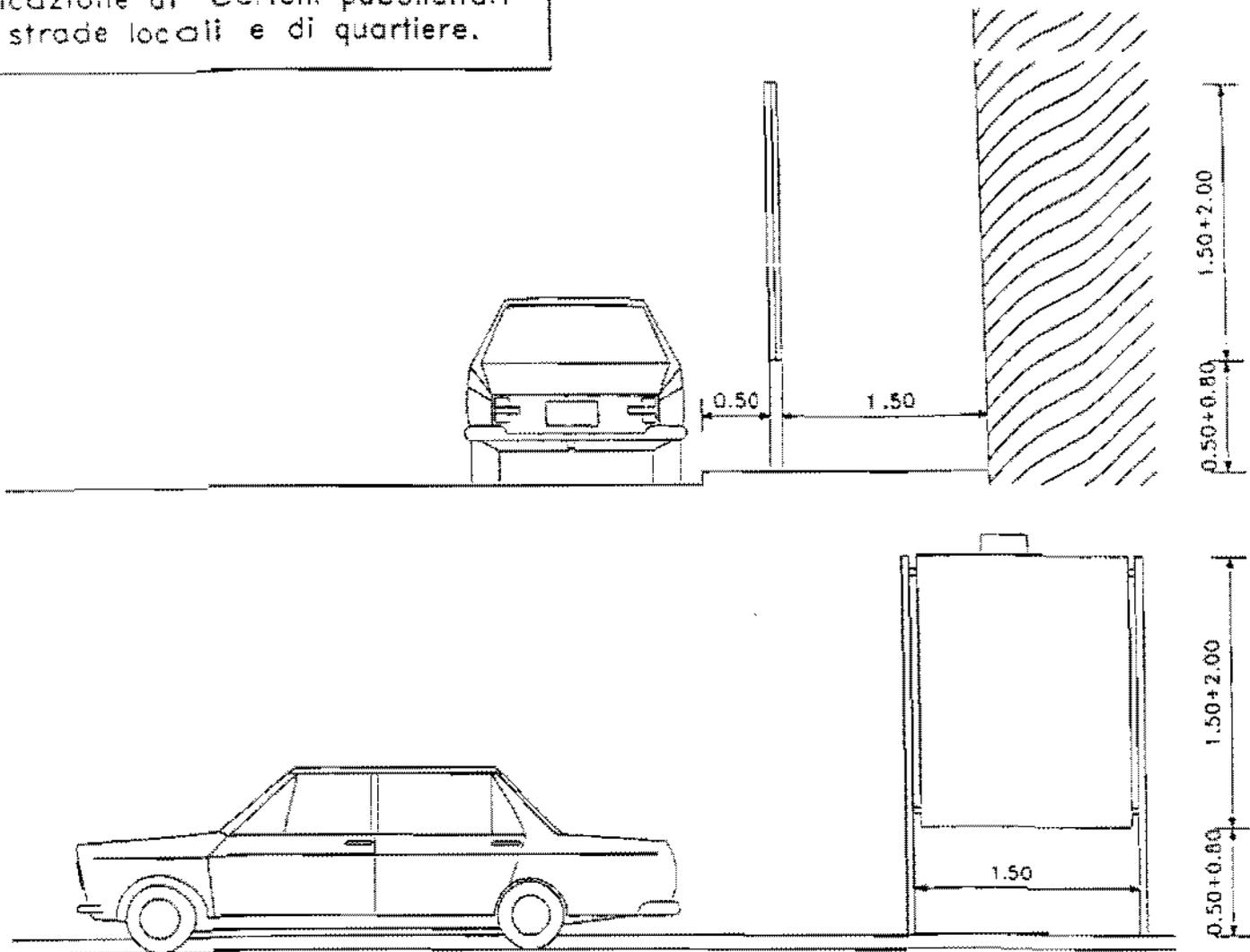
A giudizio insindacabile dell'Amministrazione Comunale e su specifica richiesta, il titolare dell'autorizzazione può tracciare a cura e spese proprie segni orizzontali delimitanti il passo carrabile. Il titolare è tenuto a seguire scrupolosamente le modalità imposte dall'UTT.

#### D: Fato

Qualora non siano state seguite le procedure contenute nei precedenti articoli o non siano state rispettate le modalità imposte dagli uffici comunali competenti, il responsabile è diffidato a provvedere alla regolarizzazione entro 30 giorni.

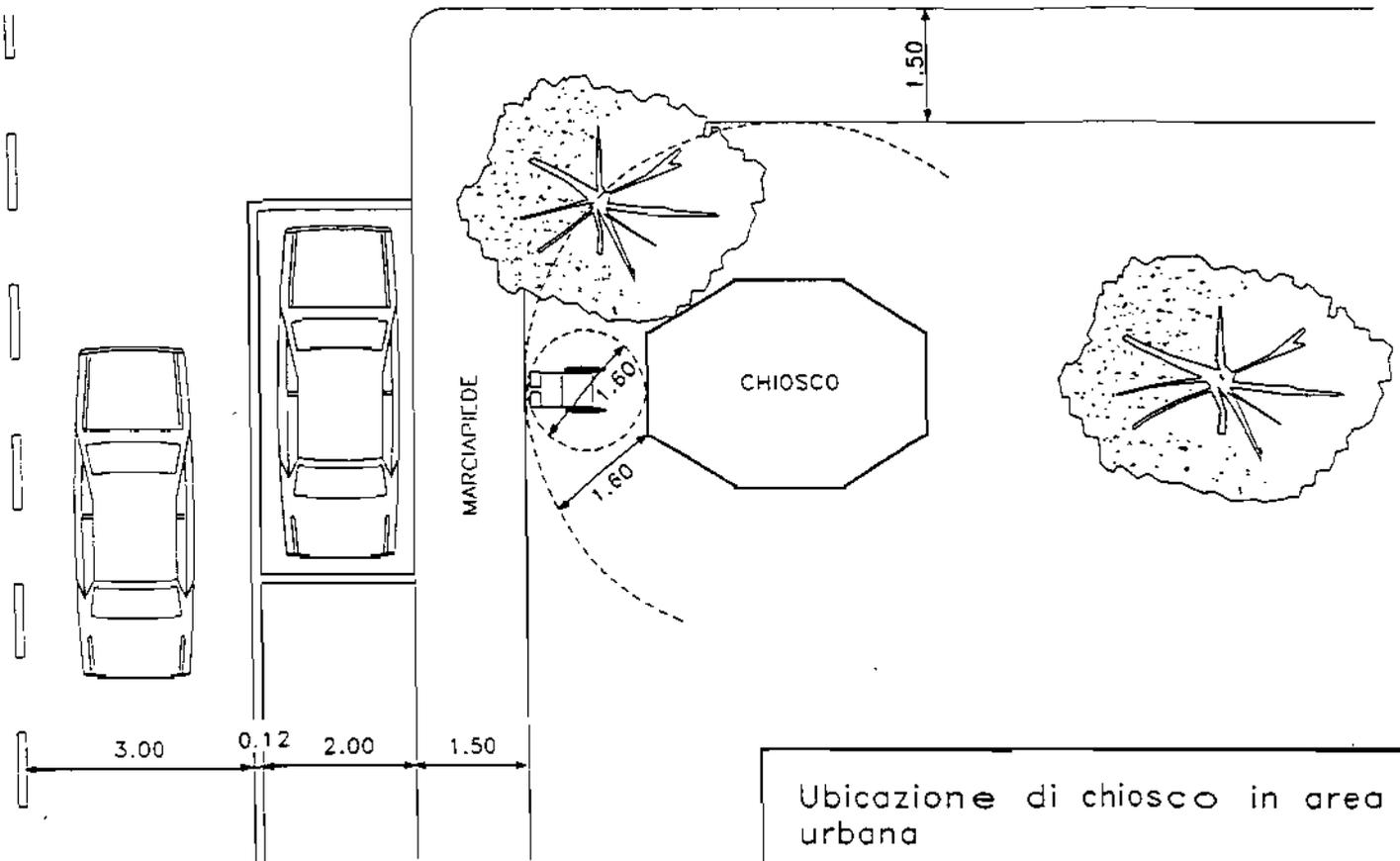
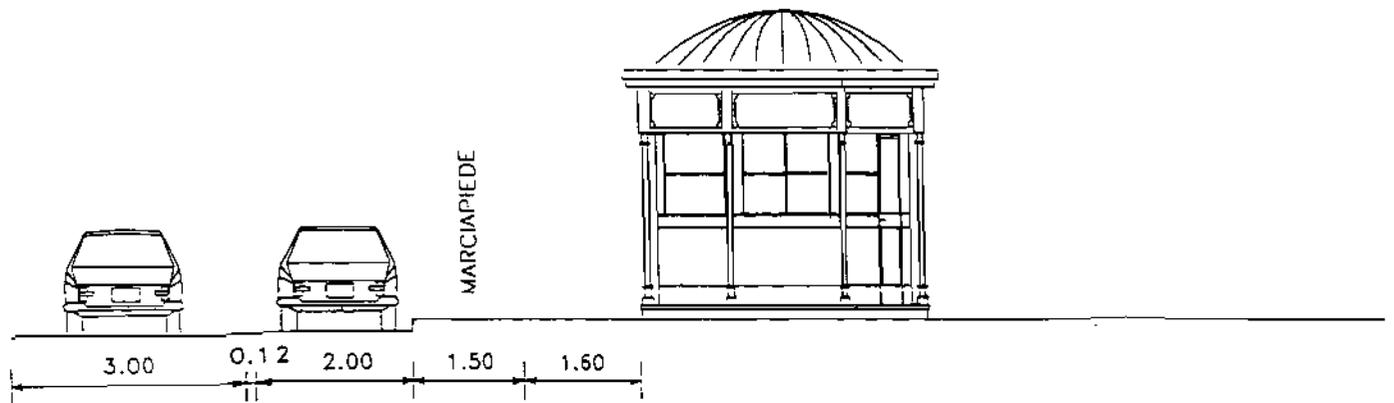
In caso di inottemperanza alla diffida nei termini specificati si procederà d'ufficio alla revoca dell'autorizzazione ed all'eliminazione del passo carrabile a spese del titolare inadempiente.

Ubicazione di cartelli pubblicitari  
in strade locali e di quartiere.

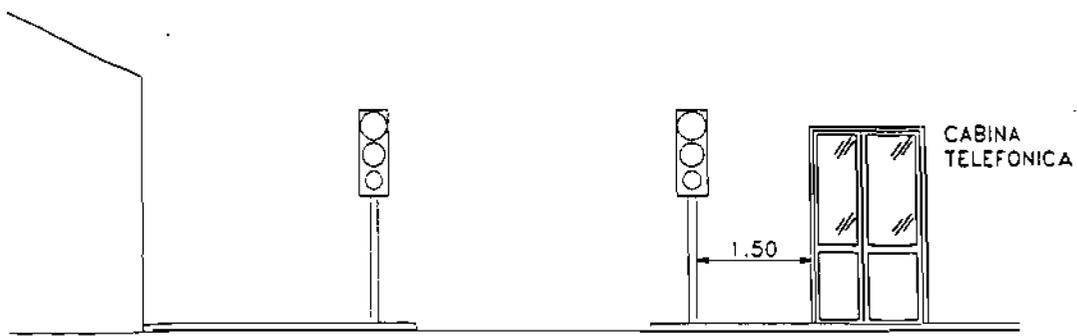


Ubicazione di cartelli pubblicitari  
in strade di scorrimento

FIG. 19.1

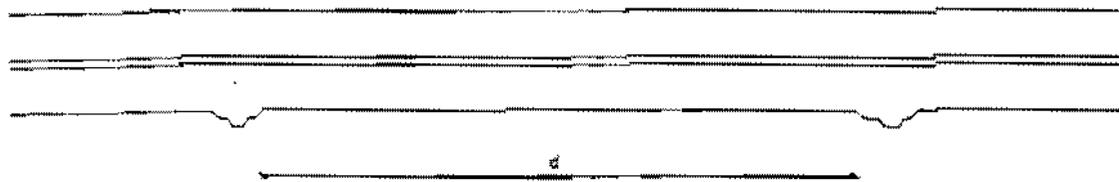


Ubicazione di chiosco in area urbana



Collocazione di impianti in prossimità di un attraversamento pedonale

FIG.19.2



Strade primarie	$d > 500 \text{ m}$
Strade di scorrimento	$d > 100 \text{ m}$
Strade di quartiere e locali	$d > 30 \text{ m}$

FIG.19.3: Distanza fra gli impianti

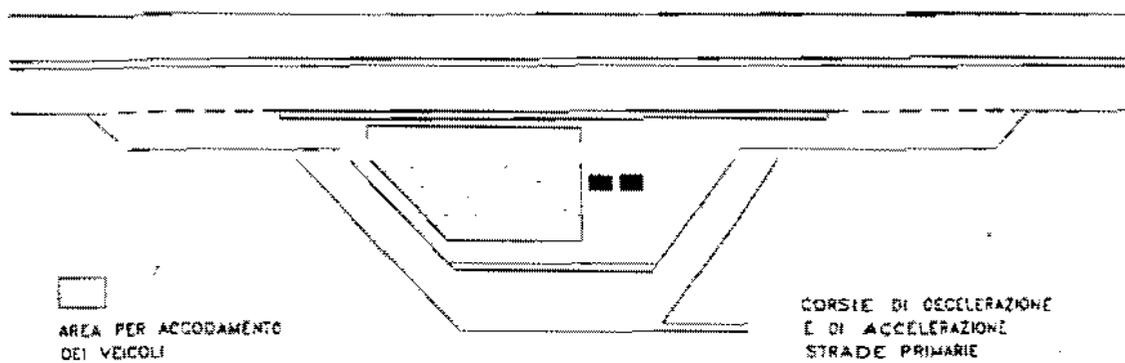


FIG.19.4: Strade primarie

DISTRIBUTORI DI CARBURANTE

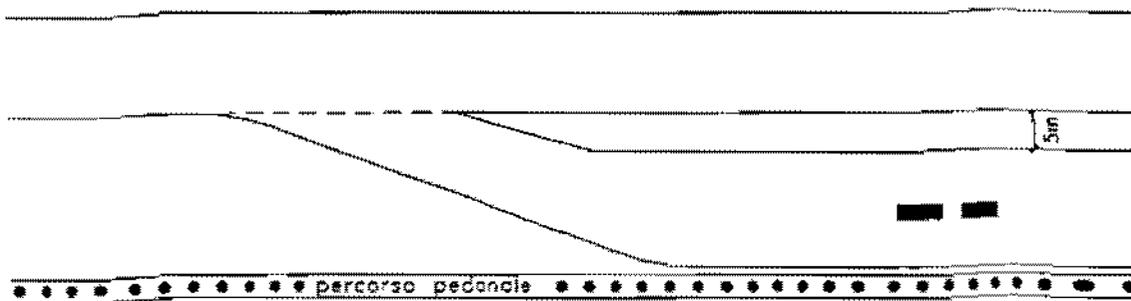


FIG.19.5: Strade di scorrimento. Soluzione con distanza di rispetto per l'edificazione.

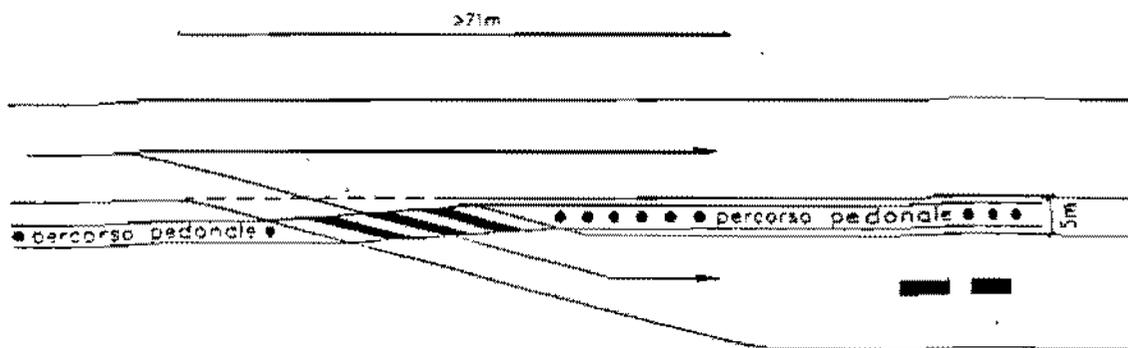


FIG.19.6: Strade di scorrimento. Soluzione con edificazione a filo marciapiede.

DISTRIBUTURI DI CARBURANTE

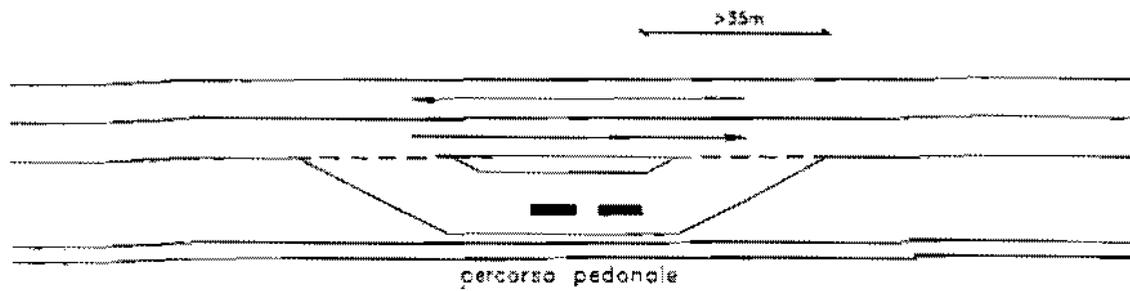


FIG.19.7: Strade di quartiere. Soluzione con distanza di rispetto per l'edificazione.

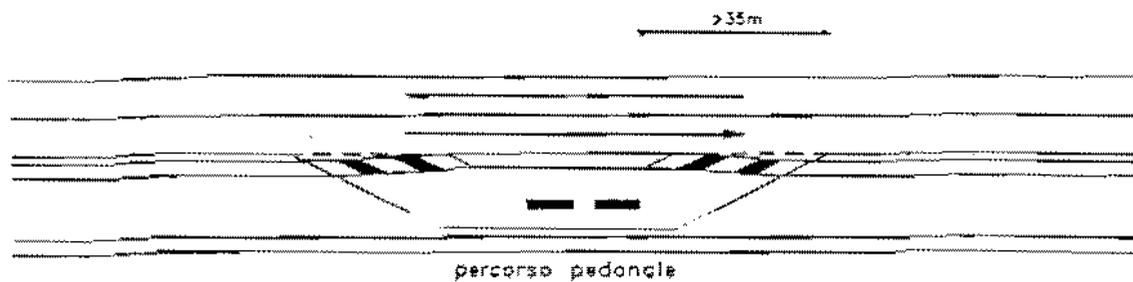


FIG.19.8: Strade di quartiere. Soluzione con edificazione a filo marciopiede.

DISTRIBUTURI DI CARBURANTE

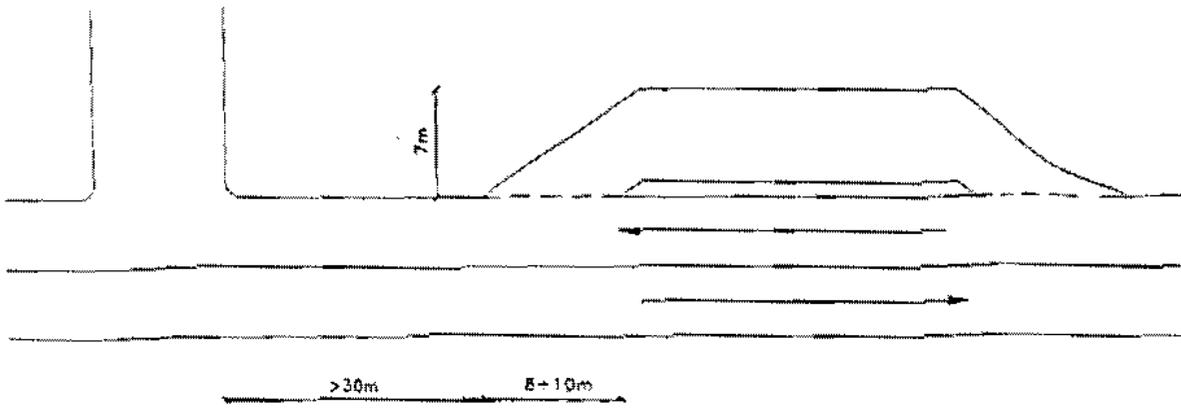


FIG.19.9: Strade locali

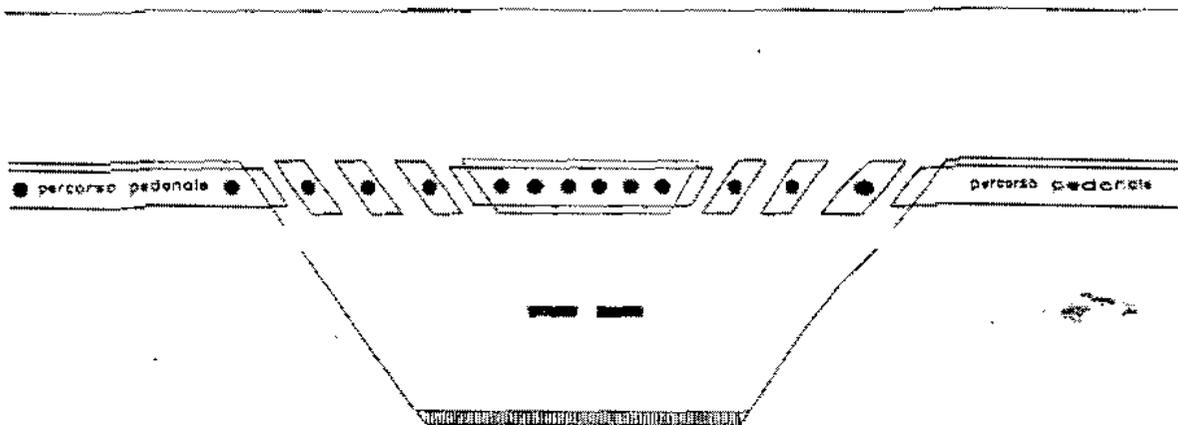
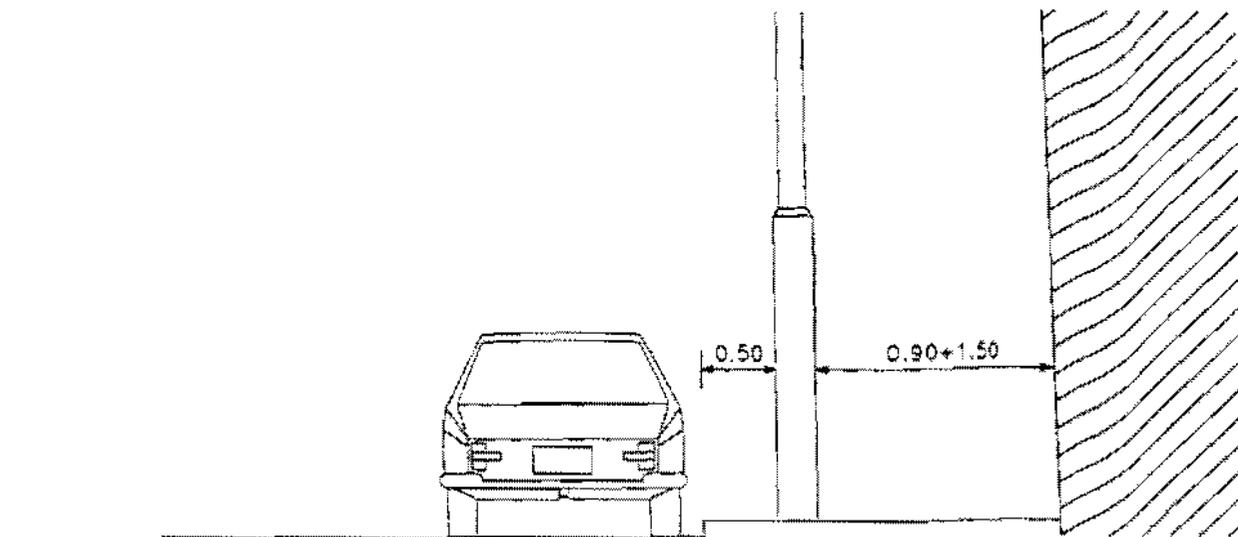
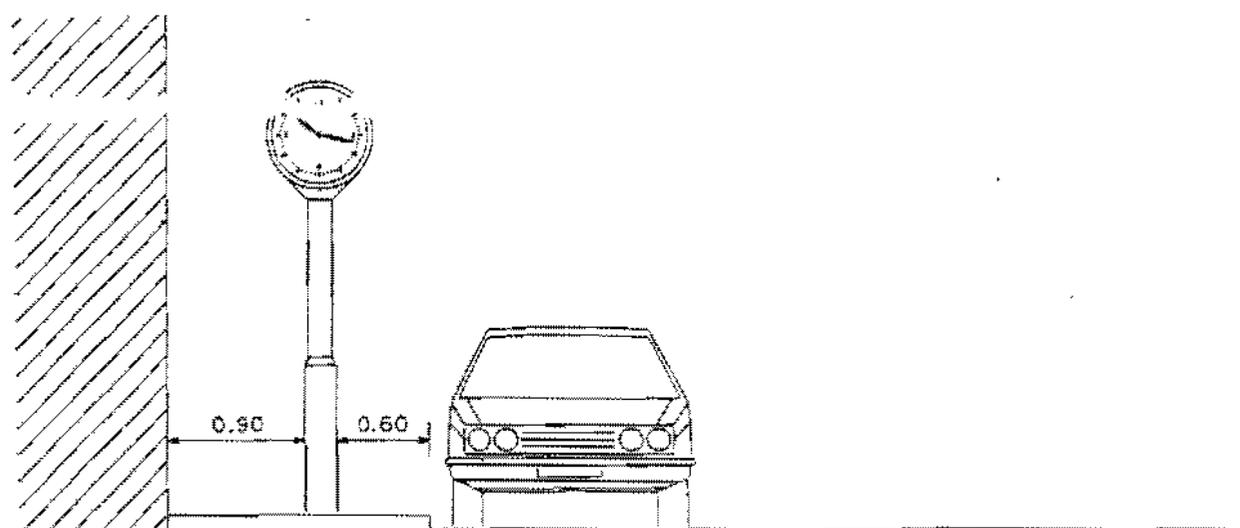


FIG.19.10: Strade locali

DISTRIBUTORI DI CARBURANTE



Collocazione di pali di sostegno  
in ambito urbano

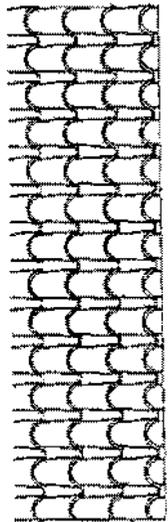


Collocazione di pali sulla sede  
pedonale

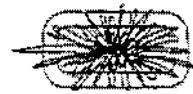
EDIFICIO

EDIFICIO

STRADA PEDONALIZZATA

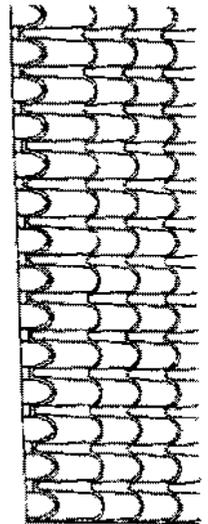


STRADA PEDONALIZZATA



3.00

ACCESSO  
MEZZI DI  
SOCCORSO



Utilizzo di fioriere per interrompere  
il transito veicolare

FIG. 19.12

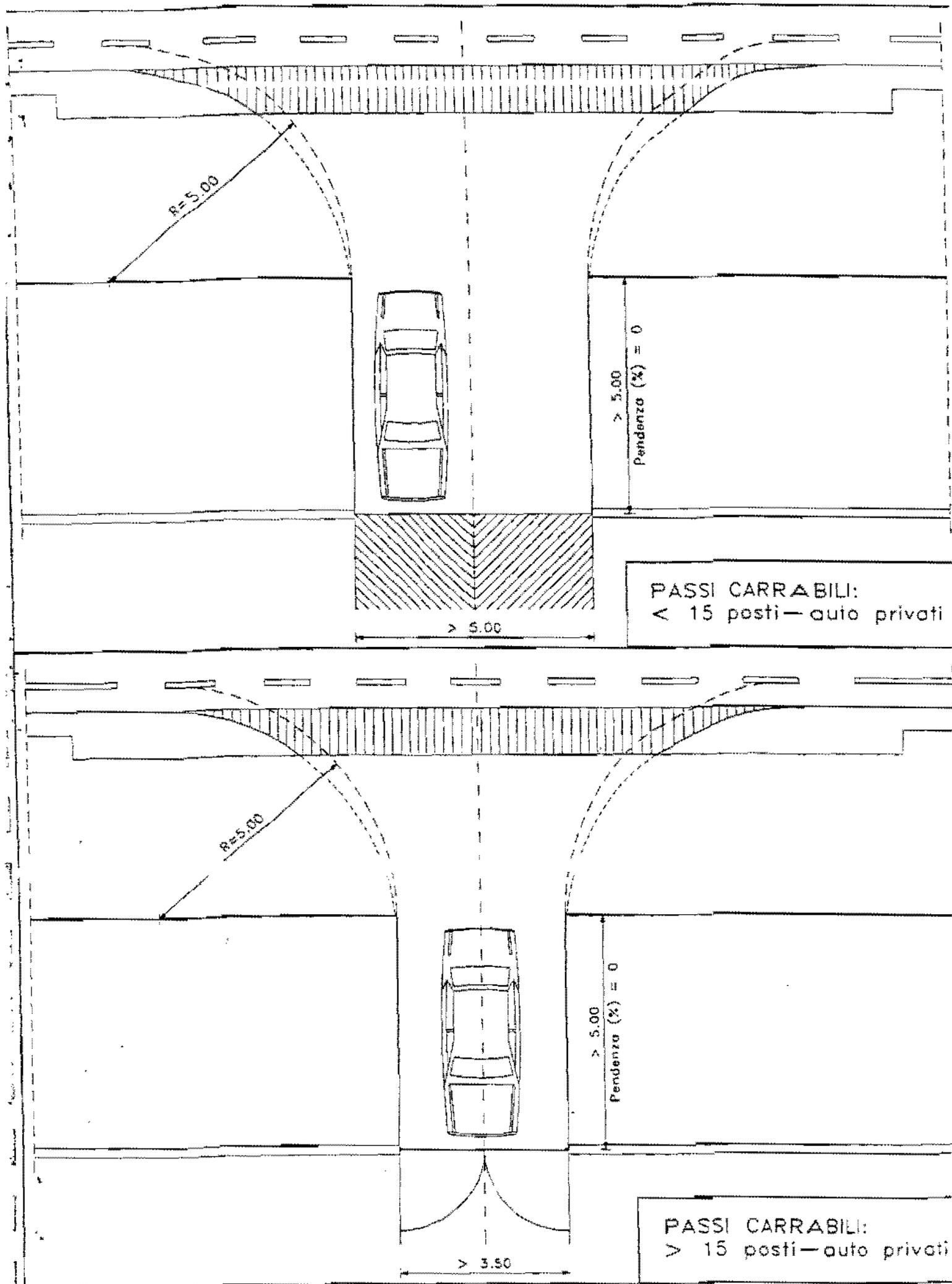


FIG. 19.13



---

## ART. 20 NORME RELATIVE ALLE OCCUPAZIONI TEMPORANEE

---

Tutte le attività e manifestazioni, siano esse di carattere ripetitivo o occasionale, che comportano effetti di rilievo sulla circolazione e sosta su suolo pubblico, sono sottoposte al normale iter autorizzativo comunale. La procedura interna all'Amministrazione Comunale prevede esplicitamente il coinvolgimento dell'UTT che si rapporta strettamente con il responsabile del procedimento.

E' compito dell'UTT predisporre gli atti informativi sulle variazioni alle normali regole di circolazione e sosta da indirizzare ai vari soggetti/enti coinvolti e alla cittadinanza.

### 20.1 CARICO E SCARICO MERCI

Le aree destinate alla sosta dei veicoli commerciali per il carico e scarico merci devono essere delimitate da apposita segnaletica orizzontale (strisce gialle) e/o verticale (sosta consentita a particolari categorie limitata nel tempo). Per queste aree valgono le norme generali indicate per la sosta veicolare (vedi Titolo VII).

Norme specifiche sono riportate nell'Ordinanza/Regolamento N° .....

[ riportare Ordinanza o sua sintesi contenente:

- percorsi ammessi
- orari
- altro ]

### 20.2 RACCOLTA RIFIUTI URBANI

La raccolta dei rifiuti solidi urbani, differenziata e non, che avviene attraverso l'utilizzo di cassonetti deve rispettare la regola generale dettata dal codice della strada (Art. 25, comma 3) e cioè i cassonetti devono essere collocati in modo da non arrecare pericolo od intralcio alla circolazione.

Se collocati ai margini della carreggiata, la zona di ubicazione deve essere delimitata con segnaletica orizzontale conforme all'articolo 152 comma 2 (striscia gialla continua) e devono essere adeguatamente segnalati conformemente a quanto prescrive il Regolamento di Esecuzione e di Attuazione del Codice della Strada (Art. 68). In assenza di tale segnaletica i cassonetti devono essere ubicati in sede propria.

Qualora le dimensioni del marciapiede consentano di mantenere per i pedoni uno spazio di almeno 1,50 m, il cassonetto può essere inglobato nella sede pedonale con apposito taglio e sagomatura del marciapiede stesso.

Il piano di raccolta quotidiana dei cassonetti è stabilito dall'Ordinanza / Regolamento N° ..... del .....

[ riportare Ordinanza contenente:

- percorsi
- orari
- regole
- altro

]

Di tale Piano e di sue variazioni nel tempo viene data adeguata informazione preventiva al cittadino.

In sede di revisione del piano di raccolta dei rifiuti, ivi compresa la eventuale ricollocazione dei cassonetti sulla sede stradale, dovrà essere acquisito il parere tecnico dell'Ufficio Tecnico del Traffico.

### 20.3 PULIZIA DELLE STRADE

La pulizia delle strade deve avvenire in orari e periodi in cui l'interferenza con il traffico cittadino sia la più contenuta possibile. Il calendario operativo deve essere pertanto strutturato in modo da evitare gli orari di punta e comunque quelli in cui è maggiore l'interferenza con la circolazione veicolare e pedonale.

Il programma di pulizia delle strade è stabilito dall'Ordinanza / Regolamento N° ..... del .....

[ riportare Ordinanza contenente:

- giorno della settimana/mese
- strade/piazze interessate
- regole per la sosta veicolare
- altro

]

Di tale Piano e delle sue variazioni nel tempo deve essere data adeguata informazione preventiva al cittadino.

E' d'obbligo posizionare su ogni strada e piazza interessata dalla pulizia adeguata segnaletica mobile per preavvertire con congruo anticipo l'utente sui necessari divieti temporali di sosta.

In sede di revisione del piano di pulizia delle strade, dovrà essere acquisito il parere tecnico dell'Ufficio Tecnico del Traffico.

#### 20.4 FIERE E MERCATI PERIODICI

I mercati periodici programmati nell'area urbana, che si svolgono in strade/piazze della città, stabiliti dalle Ordinanze/Regolamenti N° ..... sono:

- .....  
- .....  
- .....

Valgono le seguenti regole:

##### FIERA/MERCATO 1)

[ riportare:

- descrizione fiera/mercato
- periodicità/giorni di svolgimento/orari
- localizzazione (strade/piazze investite)
- regole e provvedimenti per la circolazione privata
  - \* chiusura
  - \* deviazione traffici locali
  - \* itinerari alternativi per transito
- regole e provvedimenti per la sosta privata
- regole e provvedimenti per il trasporto pubblico urbano ed extraurbano:
  - \* nuove corse e loro percorso
  - \* variazione percorsi/fermate
- altro
- stralcio ordinanza ]

##### FIERA/MERCATO 2)

##### FIERA/MERCATO 3)

Nel caso di variazioni dei giorni/orari di svolgimento, degli spazi investiti e delle regole sulla circolazione e sosta correntemente in uso per tali eventi, la cittadinanza viene avvertita con congruo anticipo attraverso i mezzi di comunicazione di massa ed avvisi esposti presso i luoghi/mezzi più opportuni.

## 20.5 MANIFESTAZIONI ANNUALI

Le manifestazioni annuali programmate nell'area urbana e che si svolgono su aree/piazze della città sono regolamentati dalle Ordinanze/Regolamenti N°

.....

Tali eventi sono:

1) .....

2) .....

.....

Valgono le seguenti regole:

### MANIFESTAZIONE 1)

[ riportare:

- giorni di svolgimento/orari
- localizzazione
- regole e provvedimenti per la circolazione privata
  - \* chiusura strade
  - \* deviazioni traffici locali
  - \* itinerari alternativi per transito
- regole e provvedimenti per la sosta privata
- regole e provvedimenti per il trasporto pubblico urbano ed extraurbano:
  - \* nuove corse e loro percorsi
  - \* variazione percorsi/fermate
- altro
- stralcio ordinanza }  
}

### MANIFESTAZIONE 2)

.....

### MANIFESTAZIONE 3)

.....

Stante l'impatto di tali manifestazioni sul normale svolgimento della vita dei cittadini residenti ed al fine di fornire una guida ai frequentatori provenienti dall'esterno, si dovrà provvedere con congruo anticipo, ed utilizzando i mezzi di comunicazione di massa ed ogni altro mezzo ritenuto funzionale allo scopo, a comunicare il calendario e gli orari degli eventi in cui si articola la manifestazione nonché ad illustrare le regole ed i provvedimenti sulla circolazione e sosta privata e sulla circolazione e sosta dei mezzi pubblici.