



COMUNE di SAVOGNA D'ISONZO -
OBČINA SOVODNJE OB SOČI
via I Maggio 140
Savogna d'Isonzo -
Sovodnje ob Soči (GO)
P.IVA 00126470319

PIANO URBANO DEL TRAFFICO - P.U.T.

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO - P.G.T.U DEL COMUNE DI SAVOGNA D'ISONZO - OBČINA SOVODNJE OB SOČI

C.I.G. Y40295A47B

COMMITTENTE

Comune di Savogna d'Isonzo - Občina Sovodnje ob Soči

via I Maggio, 140
34070 - Savogna d'Isonzo - Sovodnje ob Soči (GO)
tecnico@comune.savognadisonzo.go.it

Responsabile Unico del Procedimento

dott. Paolo Nonino
via I Maggio, 140
34070 - Savogna d'Isonzo - Sovodnje ob Soči (GO)
tel. +39 0481 882001
paolo.nonino@comune.savognadisonzo.go.it

PROGETTISTI INCARICATI

STRADIVARIE
ARCHITETTURA E PAESAGGIO

Stradivarie Architetti Associati

Via Cecilia de Rittmeyer, 14
34134 Trieste
p.i./c.f. 01175480324
t. 040 2601675
studio@stradivarie.it
www.stradivarie.it

Progettisti

arch. Claudia Marcon
arch. Elisa Crosilla

Collaboratori

ing. Martina Marizza
dott. arch. Caterina Ursella

CODICE ELABORATO:

270_A_PUT_SA_DOC_05

CODICE FILE:

270_A_put_sa_doc_05

REV:

01

oggetto:

Regolamento viario

data:

Indice

TITOLO I. RIFERIMENTI GENERALI

ART. 1. OGGETTO E CONTENUTI DEL REGOLAMENTO VIARIO 5

ART. 2. CAMPO DI APPLICAZIONE 5

ART. 3. PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO 6

ART. 4. RIFERIMENTI NORMATIVI 6

TITOLO II. DEFINIZIONI STRADALI E DI TRAFFICO

ART. 5. DEFINIZIONI E RIFERIMENTI 7

TITOLO III. CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLE STRADE

ART. 6. CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE EXTRAURBANE PER ESIGENZE DI CARATTERE AMMINISTRATIVO 11

ART. 7. CLASSIFICAZIONI E FUNZIONI DELLE STRADE 11

TITOLO IV. DISCIPLINA D'USO DELLE STRADE

ART. 8. INDIVIDUAZIONE DEL TRATTO STRADALE 14

ART. 9. AUTOSTRADA 15

ART. 10. STRADA EXTRAURBANA SECONDARIA 15

ART. 11. STRADA LOCALE INTERZONALE 16

ART. 12. STRADA LOCALE 17

TITOLO V. INTERSEZIONI STRADALI

ART. 13. CLASSIFICAZIONE DELLE INTERSEZIONI 19

ART. 14. INTERSEZIONI A RASO 19

14.1. INTERSEZIONI A LINEARI A RASO PAG.19

14.2. INTERSEZIONI A ROTATORIA PAG.19

TITOLO VI. ORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE E DELLA SOSTA

ART. 15. SPAZI DESTINATI ALLA SOSTA 22

15.1. SOSTA IN CARREGGIATA PAG.22

ART. 16. PASSI CARRABILI 23

ART. 17. RAMPE E ACCESSI AD AUTORIMESSE E PARCHEGGI PRIVATI 23

ART. 18. RECINZIONI 23

ART. 19. PERCORSI PEDONALI 24

19.1. *CARATTERISTICHE DIMENSIONALI* PAG.24

19.2. *DISLIVELLO* PAG.24

19.3. *PAVIMENTAZIONE* PAG.24

ART. 20. ATTRAVERSAMENTI PEDONALI 24

20.1. *GENERALITÀ* PAG.24

20.2. *DIMENSIONI* PAG.25

20.3. *ILLUMINAZIONE* PAG.25

ART. 21. PERCORSI E ATTRAVERSAMENTI CICLABILI 25

21.1. *PERCORSI CICLABILI* PAG.25

21.2. *CARATTERISTICHE GEOMETRICHE* PAG.25

21.3. *ATTRAVERSAMENTI CICLABILI* PAG.26

21.4. *SEGNALETICA STRADALE* PAG.26

21.5. *STALLI PER BICICLETTE* PAG.26

ART. 22. CARICO E SCARICO DELLE MERCI 27

ART. 23. ELEMENTI PER LA MODERAZIONE DEL TRAFFICO - ZONE 30 27

TITOLO VII. DISCIPLINA PER LE OCCUPAZIONI DELLA SEDE STRADALE

ART. 24. OCCUPAZIONI DI SUOLO PUBBLICO 29

24.1. *INSTALLAZIONI PUBBLICITARIE* PAG.29

24.2. *CHIOSCHI, EDICOLE E ALTE INSTALLAZIONI* PAG.29

ART. 25. CANTIERI STRADALI 29

ART. 26. OCCUPAZIONI DEI CANTIERI EDILI 29

TITOLO I. RIFERIMENTI GENERALI

ART. 1. OGGETTO E CONTENUTI DEL REGOLAMENTO VIARIO

Il Regolamento Viario comunale (RV) integra con specifiche norme tecniche la classificazione funzionale delle strade, definendo le caratteristiche geometriche e la destinazione d'uso della viabilità presente nel territorio comunale di Savogna d'Isongo e costituisce parte integrante del Piano Generale Traffico Urbano (PGTU).

L'oggetto del presente Regolamento Viario è la definizione delle caratteristiche geometriche e di traffico e la disciplina d'uso di ciascuna strada di competenza del Comune all'interno del territorio comunale. Nel rispetto delle definizioni costruttive dei diversi tipi di strade previsti dal Nuovo Codice della Strada (D.L. 285 del 30 aprile 1992) e del relativo Regolamento di Attuazione (D.P.R. 495 del 16 dicembre 1992).

Il RV indica gli standard tecnici di ogni tipo di strada urbana, riportando le classificazioni e le prescrizioni di seguito elencate:

- definizioni stradali e di traffico;
- classificazione funzionale delle strade urbane;
- disciplina d'uso delle strade;
- intersezioni stradali;
- organizzazione della circolazione e della sosta:
 - spazi destinati alla sosta;
 - passi carrabili;
 - percorsi e attraversamenti pedonali;
 - percorsi e attraversamenti ciclabili;
 - carico /scarico delle merci;
 - elementi per la moderazione del traffico - zone 30
- disciplina per le occupazioni della sede stradale:
 - occupazioni di suolo pubblico;
 - cantieri stradali;
 - occupazioni dei cantieri edili

ART. 2. CAMPO DI APPLICAZIONE

Il presente Regolamento Viario non si applica alle strade di proprietà non comunale ed esterne al centro abitato.

Le indicazioni hanno l'obiettivo di disciplinare la tipologia e l'uso della sede stradale più che per definire precisi e inderogabili parametri. Per questa ragione, le indicazioni di tipo quantitativo riportate sono da intendersi come indicazioni di riferimento per una gestione razionale della sede stradale (movimento e sosta) e delle attività che si svolgono (cantieri, carico/scarico delle merci, ecc).

Inoltre, gli standard tecnici riportati vanno integrati con le prescrizioni di carattere urbanistico presenti negli strumenti di pianificazione urbana.

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 non immediatamente eliminabili. Nel caso in cui particolari condizioni locali, ambientali, paesaggistiche od economiche non consentano il pieno rispetto del presente regolamento, possono essere adottate soluzioni progettuali diverse purché sia dimostrata da specifiche relazioni e documentazione.

ART. 3. PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO

Il regolamento Viario Comunale viene aggiornato contestualmente all'aggiornamento del PUT e comunque quando ve ne fosse l'esigenza per modifiche legislative o di gestione della circolazione/sosta normate con il medesimo strumento.

ART. 4. RIFERIMENTI NORMATIVI

Il presente regolamento viario prende riferimento dalle seguenti norme e regolamenti:

- disposizioni in materia di parcheggi (Legge "Tonioli" 24/03/1989, n°122);
- norme sull'arredo funzionale delle strade urbane (CNR B.U. n°150/1992);
- indirizzi per la fluidificazione del Traffico Urbano (Circolare Ministeriale 28/05/1991, n°1196);
- limitazioni della circolazione dei mezzi pesanti fuori e in attraversamento dei centri abitati (Circolare della Presidenza del Consiglio dei Ministri 05/08/1993 n°62);
- nuovo codice della strada (D.Lgs 30/04/1992, n°285 integrato dal D.Lgs. 10/09/1993, n°360);
- regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada (D.P.R. 16/12/1992 n°495 integrato dal D.P.R. 16/09/1996 n°610);
- decreto del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti del 05/11/2001 (Norme funzionali e geometriche per la costruzioni delle strade) pubblicato sulla gazzetta Ufficiale N. 146 - Serie Generale - del 24/07/2006);
- decreto del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti del 19/04/2006 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali) pubblicato sulla gazzetta ufficiale N.170 - Serie generale - del 24/07/2006);
- itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane (Circolare della Presidenza del Consiglio dei Ministri 31/03/1993), n°432);
- direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico (CNR B.U. n°90/1983);
- regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle pista ciclabili (D.M. 30/11/1999 n°557).

TITOLO II. DEFINIZIONI STRADALI E DI TRAFFICO

ART. 5. DEFINIZIONI E RIFERIMENTI

Si riportano di seguito alcune definizioni utilizzate nel presente documento presenti nel Nuovo Codice della Strada (D.L. 30/04/1995 n° 285), nella direttiva emanata dal Ministero dei Lavori Pubblici (G.U. 24/06/1995 n° 146) e nelle norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade (D.M. 05/11/2001 n° 6792).

1. AREA DI INTERSEZIONE: parte dell'intersezione a raso, nella quale si intersecano due o più correnti di traffico.
2. ATTRAVERSAMENTO PEDONALE: parte della carreggiata, opportunamente segnalata ed organizzata, sulla quale i pedoni in transito dall'uno all'altro lato della strada godono della precedenza rispetto ai veicoli.
3. ATTRAVERSAMENTO CICLABILE: parte della carreggiata, opportunamente segnalata ed organizzata sulla quale i ciclisti in transito dall'uno all'altro lato della strada godono della precedenza rispetto ai veicoli. Gli attraversamenti ciclabili devono essere previsti solo per garantire la continuità delle piste ciclabili nelle aree di intersezione.
4. BANCHINA: parte della strada, libera da qualsiasi ostacolo (segnaletica verticale, delineatori di margine, dispositivi di ritenuta), compresa tra il margine della carreggiata e il più vicino tra i seguenti elementi longitudinali: marciapiede, spartitraffico, arginello, ciglio interno della cunetta, ciglio superiore della scarpata nei rilevati.
5. CARREGGIATA: parte della strada destinata allo scorrimento dei veicoli; essa è composta da una o più corsie di marcia; è pavimentata ed è delimitata da strisce di margine (segnaletica orizzontale).
6. CENTRO ABITATO: insieme di edifici, delimitato lungo le vie di accesso degli appositi segnali di inizio e fine. Per insieme di edifici si intende un raggruppamento continuo, ancorché intervallato da strade, piazze, giardini e simili, costituito da non meno di venticinque fabbricati e da aree di uso pubblico con accessi veicolari o pedonali sulla strada.
7. CIRCOLAZIONE: è il movimento, la fermata e la sosta dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulla strada.
8. CONFINE STRADALE: limite della proprietà stradale quale risulta dagli atti di acquisizione o dalle fasce di esproprio del progetto approvato; in mancanza, il confine è costituito dal ciglio esterno del fosso di guardia o della cunetta, ove esistenti, o dal piede della scarpata se la strada è in rilevato o dal ciglio superiore della scarpata se la strada è in trincea.
9. CORSIA: parte longitudinale della strada, normalmente delimitata da segnaletica orizzontale, di larghezza idonea a permettere il transito di una sola fila di veicoli.
10. CORSIA DI EMERGENZA: corsia, adiacente alla carreggiata, destinata alle soste di emergenza, al transito dei veicoli di soccorso ed, eccezionalmente, al movimento dei pedoni, nei casi in cui sia ammessa la circolazione degli stessi.
11. CORSIA DI MARCIA: corsia facente parte della carreggiata, destinata alla normale percorrenza o al sorpasso;
12. CORSIA RISERVATA: corsia di marcia destinata alla circolazione esclusiva di una o solo di alcune categorie di veicoli.
13. CUNETTA: manufatto destinato allo smaltimento delle acque meteoriche o di drenaggio, realizzato longitudinalmente od anche trasversalmente all'andamento della strada.
14. CURVA: raccordo longitudinale fra due tratti di strada rettilinei, aventi assi intersecanti, tali da determinare condizioni di limitata visibilità.
15. FASCIA DI SOSTA LATERALE: parte della strada adiacente alla carreggiata, separata da questa mediante striscia di margine discontinua e comprendente la fila degli stalli di sosta e la relativa corsia di manovra.
16. INTERSEZIONE A LIVELLI SFALSATI: insieme di infrastrutture (sovrappassi, sottopassi e rampe) che consente lo smistamento delle correnti veicolari fra rami di strade poste a diversi livelli.

17. INTERSEZIONE A RASO (o A LIVELLO): area comune a più strade, organizzata in modo da consentire lo smistamento delle correnti di traffico dall'una all'altra di esse.
18. ITINERARIO INTERZONALE: strade o tratti di strade facenti parte degli itinerari così definiti dagli accordi interzonal.
19. MARCIAPIEDE: parte della strada, esterna alla carreggiata, rialzata o altrimenti delimitata e protetta, destinata ai pedoni.
20. MARGINE INTERNO: parte della piattaforma che separa carreggiate percorse in senso opposto.
21. MARGINE LATERALE: parte della piattaforma che separa carreggiate percorse nello stesso senso.
22. MARGINE ESTERNO: parte della sede stradale, esterna alla piattaforma, nella quale trovano sede cigli, cunette, arginelli, marciapiedi e gli elementi di sicurezza o di arredo (dispositivi di ritenuta, parapetti sostegni, ecc.).
23. PARCHEGGIO: area o infrastruttura posta fuori della carreggiata, destinata alla sosta regolamentata o non dei veicoli.
24. PASSAGGIO PEDONALE (Cfr. anche marciapiede): parte della strada separata dalla carreggiata, mediante una striscia bianca continua o una apposita protezione parallela ad essa e destinata al transito dei pedoni. Esso espleta la funzione di un marciapiede stradale, in mancanza di esso.
25. PASSO CARRABILE: accesso ad un'area laterale idonea allo stazionamento di uno o più veicoli.
26. PIATTAFORMA: parte della sede stradale che comprende i seguenti elementi: a) una o più carreggiate complanari, di cui la corsia costituisce il modulo fondamentale; b) le banchine in destra e in sinistra; c) i margini (eventuali) interno e laterale (comprensivi delle banchine); d) le corsie riservate, le corsie specializzate, le fasce di sosta laterale e le piazzole di sosta o di fermata dei mezzi pubblici (se esistenti).
27. PIAZZOLA DI SOSTA: parte della strada, di lunghezza limitata, adiacente esternamente alla banchina, destinata alla sosta dei veicoli.
28. PISTA CICLABILE: parte longitudinale della strada. opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi.
29. RACCORDO CONCAVO (CUNETTA): raccordo tra due livellette contigue di diversa pendenza che si intersecano al di sotto della superficie stradale. Tratto di strada con andamento longitudinale concavo.
30. RACCORDO CONVESSO (DOSSO): raccordo tra due livellette contigue di diversa pendenza che si intersecano al di sopra della superficie stradale. Tratto di strada con andamento longitudinale convesso.
31. SALVAGENTE: parte della strada, rialzata o opportunamente delimitata e protetta, destinata al riparo ed alla sosta dei pedoni, in corrispondenza di attraversamenti pedonali o di fermate dei trasporti collettivi.
32. SEDE STRADALE: superficie compresa entro i confini stradali.
33. SENTIERO (o MULATTIERA o TRATTURO): strada a fondo naturale formatasi per effetto del passaggio di pedoni o di animali.
34. SPARTITRAFFICO: parte non carrabile del margine interno o laterale, destinata alla separazione fisica di correnti veicolari. Comprende anche lo spazio destinato al funzionamento (deformazione permanente) dei dispositivi di ritenuta.
35. STRADA EXTRAURBANA: strada esterna ai centri abitati.
36. STRADA URBANA: strada interna ad un centro abitato.
37. bis. UTENTE DEBOLE DELLA STRADA: pedoni, disabili in carrozzella, ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dei pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade.
38. ZONA RESIDENZIALE: zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione e protezione dei pedoni e dell'ambiente.

TITOLO III. CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLE STRADE

ART. 6. CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE EXTRAURBANE PER ESIGENZE DI CARATTERE AMMINISTRATIVO

Le strade si distinguono in strade "statali", "regionali", "provinciali" e "comunali" in base al carattere amministrativo, all'uso e alla tipologia di collegamenti svolti. Gli enti proprietari delle suddette strade sono lo Stato per le strade statali, la Regione per le strade regionali e provinciali e i Comuni per le strade comunali.

Le strade extraurbane, B, C ed F, si distinguono in:

STATALI, quando:

- costituiscono le grandi direttrici del traffico nazionale;
- congiungono la rete viabile principale dello Stato con quelle degli Stati limitrofi;
- congiungono tra loro i capoluoghi di regione ovvero i capoluoghi di provincia situati in regioni diverse, ovvero costituiscono diretti ed importanti collegamenti tra strade statali;
- allacciano alla rete delle strade statali i porti marittimi, gli aeroporti, i centri di particolare importanza industriale, turistica e climatica;
- servono traffici interregionali o presentano particolare interesse per l'economia di vaste zone del territorio nazionale.

REGIONALI, quando:

- allacciano i capoluoghi di provincia della stessa regione tra loro o con il capoluogo di regione, ovvero allacciano i capoluoghi di provincia o i comuni con la rete stradale se ciò sia particolarmente rilevante per ragioni di carattere industriale, commerciale, agricolo, turistico e climatico.

PROVINCIALI, quando:

- allacciano al capoluogo di provincia con i capoluoghi dei singoli comuni della rispettiva provincia o più capoluoghi di comuni tra loro, ovvero quando allacciano alla rete statale o regionale i capoluoghi di comune, se ciò sia particolarmente rilevante per ragioni di carattere industriale, commerciale, agricolo, turistico e climatico.

COMUNALI, quando:

- congiungono il capoluogo del comune con le sue frazioni o le frazioni fra loro, ovvero congiungono il capoluogo con la stazione ferroviaria, tranviaria o automobilistica, con un aeroporto o porto marittimo, lacuale o fluviali, con interporti o nodi di scambio intermodale o con le località che sono sede di essenziali servizi interessanti la collettività comunale. Ai fini del nuovo Codice delle Strade, le strade "vicinali" sono assimilate alle strade comunali.

Le strade urbane, categoria D, E ed F, sono sempre comunali quando sono situate nell'interno dei centri abitati, eccettuati i tratti interni di strade statali, regionali o provinciali che attraversano centri abitati con popolazione non superiore a diecimila abitanti.

ART. 7. CLASSIFICAZIONE E FUNZIONE DELLE STRADE

Con riferimento all'articolo 2 del Nuovo Codice della Strada (D.L. 285 del 30 aprile 1992) e dal relativo Regolamento di Attuazione (D.P.R. 495 del 16 dicembre 1992) le strade sono classificate in base alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali nel modo seguente:

- **A - Autostrada;**
- **B - Strada extraurbana principale;**
- **C - Strada extraurbana secondaria;**
- **D - Strada urbana di scorrimento;**
- **E - Strada urbana di quartiere;**

- **F - Strada locale;**
- **Fbis - Itinerari ciclo-pedonali** (introdotto dalla L. 214/2003).

Con l'entrata in vigore della Legge n. 120 del 11 settembre 2020 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale" sono state introdotte importanti modifiche al NCdS al fine di incentivare e migliorare la circolazione in bicicletta nei centri abitati. In particolare la Legge, all'art. 49, prevede di modificare l'art. 2 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (NCdS), inserendo una nuova tipologia di strada: la strada "E -bis - Strade urbane ciclabili".

Si riportano di seguito le caratteristiche minime delle strade indicate in precedenza.

A. AUTOSTRADA: strada extraurbana o urbana 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. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio ed aree di parcheggio, entrambe con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione. La funzione dell'autostrada è quella di rendere avulso il centro abitato dai problemi del suo traffico di attraversamento, traffico - questo - che non ha interessi specifici con il centro medesimo in quanto ad origine e destinazioni degli spostamenti. Nel caso di vaste dimensioni del centro abitato, alcuni tronchi terminali dell'autostrada extraurbana - in quanto asta autostradale di penetrazione urbana - hanno la funzione di consentire un elevato livello di servizio anche per la parte finale (o iniziale) degli spostamenti di scambio tra il territorio extraurbano e quello urbano.

B. STRADA EXTRAURBANA PRINCIPALE: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinanti, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore; per eventuali altre categorie di utenti devono essere previsti opportuni spazi. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio, che comprendono spazi per la sosta, con accessi dotati di decelerazione e di accelerazione.

C. STRADA EXTRAURBANA SECONDARIA: è una strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.

D. STRADA URBANA DI SCORRIMENTO: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie per senso di marcia, ed eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra 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 strada di scorrimento assolve la funzione, oltre a quella precedentemente indicata per le autostrade nei riguardi del traffico di attraversamento e del traffico di scambio, di garantire un elevato livello di servizio per gli spostamenti a più lunga distanza proprio dell'ambito urbano (traffico interno al centro abitato).

E. STRADA URBANA DI QUARTIERE: una strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata. La strada di quartiere ha funzione di collegamento tra settori e quartieri limitrofi o, per i centri abitati di più vaste dimensioni, tra zone esterne di un medesimo settore o quartiere (spostamenti di minore lunghezza rispetto a quelli eseguiti sulle strade di scorrimento, sempre interni al centro abitato). In questa categoria rientrano, in particolare, le strade destinate a servire gli insediamenti principali urbani e di quartiere (servizi, attrezzature, ecc), attraverso gli opportuni elementi viari complementari.

E-BIS. STRADE URBANE CICLABILI: strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedi

F. STRADA LOCALE: è una strada urbana o extraurbana opportunamente sistemata non facente parte degli alti tipi di strade.

La strada locale è al servizio diretto degli edifici per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale o finale degli spostamenti veicolari privati. In questa categoria rientrano, in particolare, le strade pedonali e le strade parcheggio.

F-BIS. ITINERARIO CICLOPEDONALE: strada locale, urbana ed extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada.

Con riferimento al Nuovo Codice della Strada, in alcuni casi la classificazione delle strade esistenti può risultare problematica in quanto non è sempre possibile creare una precisa corrispondenza con i parametri costruttivi, tecnici e funzionali previsti per i diversi tipi di strade. Per tale ragione, al fine di adattare la classifica funzionale alle caratteristiche geometriche e funzionali delle strade esistenti e in accordo con le Direttive per la Redazione ed Attuazione dei Piani Urbani del Traffico (le quali permettono di utilizzare categorie intermedie a quelle previste dal Codice della Strada), sono state introdotte le seguenti tipologie intermedie:

STRADE DI SCORRIMENTO VELOCE: strade intermedie tra le autostrade e le strade di scorrimento;

STRADE URBANE DI INTERQUARTIERE: sono strade nelle quali si devono garantire condizioni di massima capacità per il deflusso dei veicoli; presentano marciapiedi, fermate degli autobus, piste ciclabili, attraversamenti pedonali e ciclabili opportunamente protetti e attrezzati. La sosta laterale è ammessa solo dove si può garantire la presenza della zona di manovra esterna alle corsie. Possono essere considerate come strade intermedie tra le urbane di scorrimento e le urbane di quartiere

STRADE URBANE INTERZONALI: sono strade che nell'ambito dei quartieri hanno una funzione interna di collegamento tra le varie zone. Sono ammesse tutte le componenti di mobilità compresa la sosta laterale ed il transito del trasporto pubblico. Possono essere considerate come strade intermedie tra le urbane di quartiere e le locali.

TITOLO IV. DISCIPLINA D'USO DELLE STRADE

ART. 8. INDIVIDUAZIONE DEL TRATTO STRADALE

Nel presente titolo si definisce la disciplina d'uso di tutte le diverse tipologie di strade che si possono individuare sul territorio comunale, sia con riferimento alla classificazione funzionale che alle caratteristiche più peculiari e legate ad ulteriori vincoli (quali zone a traffico limitato, aree pedonali, ecc.). A tal proposito, per determinare la corretta disciplina d'uso di una strada è doveroso fare riferimento agli elaborati grafici:

- 270_A_put_sa_05 - "Classificazione funzionale della rete viaria"
- 270_A_put_sa_08 - "Rete della mobilità lenta"
- 270_A_put_sa_09A - "Interventi per la mobilità pedonale e ciclabile nei centri urbani"
- 270_A_put_sa_09B - "Interventi di riqualificazione nei centri urbani"
- 270_A_put_sa_10 - "Interventi sulla circolazione viaria"

Nel Comune si possono quindi distinguere le seguenti tipologie di strade:

AUTOSTRADA

- A34 Villesse - Gorizia

STRADA EXTRAURBANA SECONDARIA

- SS 55 - dell'Isonzo;
- SR 518 - di Devetaki;
- ex SP 13 - Rubbia - Gabria (tratto extraurbano) - via Trubar via Pelicon;
- ex SP 8 - Gorizia - Savogna d'Isonzo - Sagrado (tratto extraurbano);
- via Primo Maggio;
- ex SP 9 - Sagrado - Devetachi;
- Strada per Rubbia: tra l'intersezione con la ex SP13 e l'inizio del centro abitato di S. Michele/Vrh;
- Strada Cotici: tra l'intersezione con la ex SP 9 e l'inizio del centro abitato di S. Michele/Vrh;
- via Stradalta - tra l'intersezione con via Polje e l'inizio del centro abitato di Savogna d'Isonzo;
- via Poljie - tra l'intersezione con via Stralta e la SS55. Tale strada prevede la realizzazione di una nuova intersezione a rotatoria e la modifica del tracciato di via Poljie;
- via Ograda nel tratto tra la SS55 e l'inizio del centro abitato di Gabria.

VIABILITÀ URBANA

STRADA LOCALE INTERZONALE

- via Primo Maggio (ex SP 8) - nel tratto urbano;
- via Stradalta - nel tratto urbano tra la ex SP 8 e la fine del centro abitato di Savogna d'Isonzo;
- Parte di via Trubar;
- parte di Via Pelicon;
- parte di via Ograda;
- strada per Rubbia - nel tratto urbano di S. Michele / Vrh;
- parte di via Brezici;

- parte di via Cotici - S. Michele / Vrh.
- Brezici - S. Michele / Vrh.

ITINERARIO CICLOPEDONALE F-BIS

- Via Quattro Novembre

Tutte le strade non citate nelle categorie precedenti sono classificate come strade locali.

ART. 9. AUTOSTRADA

Le seguenti definizioni fanno riferimento ad un'autostrada in ambito urbano.

CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DELLA SEZIONE STRADALE

- Larghezza delle corsie: 3.75 m.
- Larghezza della corsia di emergenza: 3.00 m.
- Larghezza minima spartitraffico: 1.80 m.
- Numero di corsie per senso di marcia: 2 o più.
- Larghezza minima complessiva della banchina di sinistra: 0.70 m.
- Larghezza minima della banchina di destra: 2.50 m in assenza di corsia di emergenza.

CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DEL TRACCIATO STRADALE

- Velocità di progetto: minima 80 km/h - massima 140 km/h.
- Pendenza trasversale massima in curva: 7%.
- Raggio planimetrico minimo: 252 m.
- Pendenza longitudinale massima: 6%.

COMPONENTI DI TRAFFICO AMMESSE

Sono ammesse le seguenti categorie di traffico: autovetture, autobus, autocarri, autotreni - autoarticolati.

Le categorie invece escluse sono: pedoni, animali, veicoli a braccia e trazione animali, velocipedi, ciclomotori, macchine operatrici e veicoli su rotaia.

SOSTA E ACCESSI PRIVATI DIRETTI

La sosta di emergenza è possibile solo in corsia di emergenza; non è invece consentita la sosta sul tracciato principale.

Sulle autostrade in ambito urbano non sono consentiti gli accessi privati diretti.

CARICO/SCARICO

Il carico/scarico non è di norma consentito lungo la carreggiata.

FERMATE BUS

Le fermate bus non sono consentite di norma sulla carreggiata.

Per la definizione completa delle caratteristiche geometriche del tracciato si rimanda al D.M. 5/11/2001 con riferimento al codice A, autostrade con ambito territoriale urbano.

ART. 10. STRADA EXTRAURBANA SECONDARIA

CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DELLA SEZIONE STRADALE

- Larghezza delle corsie: 3.75 m.
- Numero di corsie per senso di marcia: 1 corsia.
- Larghezza minima della banchina di destra: 1.50 m.

CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DEL TRACCIATO STRADALE

- Velocità di progetto: minima 60 km/h - massima 100 km/h.
- Pendenza trasversale massima in curva: 7%.
- Raggio planimetrico minimo: 118 m.
- Pendenza longitudinale massima: 7%.

COMPONENTI DI TRAFFICO AMMESSE

In corsia sono ammesse le seguenti categorie di traffico: veicoli a braccia e a trazione animale, velocipedi, ciclomotori, auto-vetture, autobus, autocarri, autotreni - autoarticolati, macchine operatrici.

In banchina (all'interno della piattaforma stradale) è consentito il transito ai pedoni e agli animali.

Se è presente una pista ciclabile è consentito il transito dei velocipedi all'esterno della carreggiata ma pur sempre in piattaforma stradale.

INTERSEZIONI

Le intersezioni sono organizzate prevalentemente a raso, semaforizzate o a precedenza. La strada extraurbana secondaria gode del diritto di precedenza sulle strade interzonali; nel caso di un'intersezione tra strade extraurbane secondarie, il diritto di precedenza deve essere opportunamente segnalato.

La regolazione delle svolte a sinistra tramite corsie specializzate va effettuata in rapporto all'entità delle singole manovre.

SOSTA E ACCESSI PRIVATI DIRETTI

La sosta di emergenza è possibile in corsia o in banchina mentre la sosta è consentita in appositi spazi.

Sulle strade extraurbane secondarie è consentito l'accesso privato diretto.

CARICO/SCARICO

Il carico/scarico non è di norma consentito lungo la carreggiata.

FERMATE BUS

Le fermate per il trasporto pubblico devono essere organizzate preferibilmente in sede propria.

Per la definizione completa delle caratteristiche geometriche del tracciato si rimanda al D.M. 5/11/2001 con riferimento al codice D, strade extraurbane secondarie con ambito territoriale urbano.

ART. 11. STRADA LOCALE INTERZONALE

CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DELLA SEZIONE STRADALE

- Larghezza delle corsie: 2.75 m.
- Numero di corsie per senso di marcia: 1 o più.
- Larghezza minima della banchina di destra: 0.50 m.

CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DEL TRACCIATO STRADALE

- Velocità di progetto: minima tra 25 e 40 km/h - massima 60 km/h.
- Pendenza trasversale massima in curva: 3.5%.
- Raggio planimetrico minimo: compreso tra 19 m e 51 m.
- Pendenza longitudinale massima: compresa tra 8% e 10%.

COMPONENTI DI TRAFFICO AMMESSE

Sono ammesse tutte le componenti di traffico. Eventuali restrizioni possono essere introdotte in ragione delle caratteristiche ambientali, dimensionali e strutturali della strada.

INTERSEZIONI

Le intersezioni sono organizzate prevalentemente a raso, semaforizzate o a precedenza. La strada locale interzonale gode del diritto di precedenza sulle strade locali; nel caso di un'intersezione tra strade interzonali, il diritto di precedenza deve essere opportunamente segnalato.

La regolazione delle svolte a sinistra tramite corsie specializzate va effettuata in rapporto all'entità delle singole manovre.

SOSTA E ACCESSI PRIVATI DIRETTI

I relazioni ai flussi di traffico coinvolti e alle caratteristiche funzionali e geometriche della strada, possono essere istituiti i seguenti provvedimenti in ordine decrescente di preferenza: divieto di sosta e fermata, divieto di sosta, altre tipologie di sosta. Ove consentita, la sosta può avvenire anche in assenza di corsia di manovra. Compatibilmente con le dimensioni della carreggiata vanno individuati il maggior numero possibile di stalli regolari.

Sulla strada locale interzonale è consentito l'accesso privato diretto.

CARICO/SCARICO

Laddove la sosta è consentita, possono essere istituite apposite aree di carico/scarico.

FERMATE BUS

Le fermate per il trasporto pubblico devono essere organizzate in sede propria. In alcuni casi, a seguito di un'opportuna valutazione tecnica dei flussi di traffico e della geometria della strada, è possibile prevedere l'avanzamento del marciapiede (molo di fermata) lungo il solo tratto di fermata, in modo da impedire la sosta dei veicoli in corrispondenza della fermata.

ART. 12. STRADA LOCALE

Le seguenti definizioni fanno riferimento ad una strada locale in ambito urbano.

CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DELLA SEZIONE STRADALE

- Larghezza delle corsie: 2.75 m - nel caso di una strada a senso unico con una sola corsia, la larghezza complessiva della corsia più le banchine deve essere non inferiore a 5.50 m, incrementando la corsia sino ad un massimo di m. 3.75 e riportando la differenza sulla banchina in destra.
- Numero di corsie per senso di marcia: 1 o più.
- Larghezza minima della banchina di destra: 0.50 m.

CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DEL TRACCIATO STRADALE

- Velocità di progetto: minima 25 km/h - massima 60 km/h.
- Pendenza trasversale massima in curva: 3.5%.
- Raggio planimetrico minimo: 19 m
- Pendenza longitudinale massima: 10%.

COMPONENTI DI TRAFFICO AMMESSE

Sono ammesse tutte le componenti di traffico a meno degli autotreni e autoarticolati. Qualora la categoria degli autobus debba essere ammessa, le dimensioni delle corsie e la geometria dell'asse andranno commisurate con le esigenze dei veicoli appartenenti a tale categoria. Se su una strada locale transitano i mezzi del TPL, il modulo minimo di corsia deve essere di 3.50 m (paragrafo 3.4.2 del D.M. n°6792 del 05/11/2001). In base a quanto previsto dalla tabella 3.3.b del D.M. 05/11/2001, nelle strade locali urbane i mezzi pubblici possono circolare sia in sede promiscua che in corsia riservata.

INTERSEZIONI

Le intersezioni sono organizzate a raso; il diritto di precedenza va inteso a destra se non altrimenti segnalato. La scelta della priorità della precedenza va assegnata con riferimento a criteri quali l'entità di traffico, la visibilità e la sicurezza delle manovre. La svolta a sinistra è permessa di norma senza restrizioni.

SOSTA E ACCESSI PRIVATI DIRETTI

In relazione ai flussi di traffico coinvolti e alle caratteristiche funzionali e geometriche della strada, è consentita la sosta a lato strada, anche in assenza di corsia di manovra. Compatibilmente con le dimensioni della carreggiata vanno individuati il maggior numero possibile di stalli regolari.

Sulle strade locali è consentito l'accesso privato diretto.

CARICO/SCARICO

Laddove la sosta è consentita, possono essere istituite apposite aree di carico/scarico. In caso di provvedimenti di restrizione della sosta, il carico/scarico delle merci può essere ammesso solamente negli isolati dove tali operazioni sono ritenute compatibili con i flussi veicolari esistenti.

FERMATE BUS

Di norma i mezzi di trasporto pubblico non transitano sulle strade locali.

Per la definizione completa delle caratteristiche geometriche del tracciato si rimanda al D.M. 5/11/2001 con riferimento al codice F, strade locali con ambito territoriale urbano.

TITOLO V. INTERSEZIONI STRADALI

ART. 13. CLASSIFICAZIONE DELLE INTERSEZIONI

Il presente regolamento viario, al fine di andare incontro ai problemi di congestione della circolazione, oltre ad interessarsi della rete stradale, pone particolare importanza alle tipologie di intersezioni.

I problemi relativi al traffico veicolare urbano nascono, non solo dall'insufficienza della sezione stradale ma anche dall'insufficienza di capacità delle intersezioni.

La fluidificazione della rete viaria necessita pertanto la risoluzione, in modo omogeneo ed armonico delle intersezioni della rete stessa e non semplicemente lo spostamento delle difficoltà del flusso veicolare da un'intersezione all'altra.

I nodi possono essere suddivisi in:

- nodi omogenei - che connettono strade dello stesso tipo;
- nodi disomogenei - che connettono strade di tipo diverso.

Nei nodi omogenei sono sempre consentite connessioni che realizzano il trasferimento dei flussi da una strada all'altra, mentre nei nodi disomogenei, per ragioni di sicurezza e funzionalità, non è sempre ammessa la connessione dei flussi di traffico.

ART. 14. INTERSEZIONI A RASO

Le intersezioni a raso, definite dal Codice della Strada, vengono distinte in:

- intersezioni lineari a raso quando sono consentite manovre di intersezione;
- intersezioni a rotatoria, quando i punti di intersezione sono eliminati.

14.1. INTERSEZIONI A LINEARI A RASO

Le larghezze dei dispositivi aggiuntivi da inserire sulla strada principale per l'effettuazione di svolte a destra o a sinistra sono indicate nella tabella 5 del D.M. 19 aprile 2006 e di seguito riportata.

Elemento modulare	Strade extraurbane		Strade urbane	
	Tipo di strada principale	Larghezza corsie (m)	Tipo di strada principale	Larghezza corsie (m)
Corsie destinate alle traiettorie passanti	nei casi ammessi	(*)	nei casi ammessi	(*)
Corsie specializzate di uscita	C	3.50	E	3.00
	F	3.25	F	2.75
Corsie specializzate per l'accumulo in mezzzeria	C	3.25	E	3.00 (**)
	F	3.00	F	2.75 (**)

(*) si mantiene la larghezza delle corsie prevista nel D.M. 05/11/2001 per i tipi di strada interessati dall'intersezione;

(**) riducibili a 2.50 m se le corsie non sono percorse da traffico pesante o da mezzi adibiti al trasporto pubblico.

14.2. INTERSEZIONI A ROTATORIA

Si considerano tre tipologie fondamentali di rotatorie in base al diametro della circonferenza esterna:

- rotatorie convenzionali con diametro esterno compreso tra 40 e 50 m;
- rotatorie compatte con diametro esterno compreso tra 25 e 40 m;
- mini rotatorie con diametro esterno compreso tra 14 e 25 m.

Per sistemazioni con "circolazione rotatoria", che non rientrano nelle tipologie sopra esposte, il dimensionamento e la com-

posizione geometrica debbono essere definiti con il principio dei tronchi di scambio tra due bracci contigui. In questi casi le immissioni devono essere organizzate con appositi dispositivi.

Un ulteriore elemento distintivo tra le tre tipologie fondamentali di rotatoria è rappresentato dall'isola circolare centrale, che può essere resa in parte transitabile per le manovre dei veicoli pesanti nel caso di mini rotatorie con diametro esterno compreso tra 25 e 18 m, mentre lo diventa completamente per quelle con diametro compreso tra 18 e 14; le rotatorie compatte sono invece caratterizzate da bordure non sommortabili dell'isola centrale.

In base alla classificazione delle intersezioni riportata nel capitolo 3 del D.M. 19/04/2006 e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, n°170 del 24/07/2006, in ambito extraurbano l'adozione di mini rotatorie viene limitata agli incroci tipo F/F tra strade locali, mentre le rotatorie compatte sono consentite per gli incroci di tipo C/C, C/F, F/C.

Un'intersezione stradale risolta a rotatoria va accompagnata lungo i rami di approccio da idonea segnaletica, se necessario anche integrativa rispetto a quella di preavviso, e da eventuali ulteriori strumenti di regolazione della velocità.

LARGHEZZA DELLE CORSIE

Con riferimento alla Figura 10 del D.M. 19/04/2006, si definiscono le larghezze degli elementi modulari delle rotatorie, secondo quanto indicato dalla Tabella 6 dello stesso decreto ministeriale e di seguito riportata.

Elemento modulare	Tipo di strada principale	Larghezza corsie (m)
Corsie nella corona rotatoria (*), per ingressi ad una corsia	≥ 40	6.00
	Compreso tra 25 e 40	7.00
	Compreso tra 14 e 25	7.00 - 8.00
Corsie nella corona rotatoria (*), per ingressi a più corsie	≥ 40	9.00
	< 40	8.50 - 9.00
Bracci di ingresso (**)		3.50 per una corsia 6.00 per due corsie
Bracci di uscita (*)	< 25	4.00
	≥ 25	4.50

(*) deve essere organizzata sempre su una sola corsia

(**) organizzati al massimo con due corsie

GEOMETRIA DELLE ROTATORIE

Il criterio per definire la geometria delle rotatorie riguarda il controllo della deviazione delle traiettorie in attraversamento del nodo. Infatti, per impedire l'attraversamento di un'intersezione a rotatoria ad una velocità non adeguata, è necessario che i veicoli siano deviati per mezzo dell'isola centrale.

La valutazione del valore della deviazione viene effettuata per mezzo dell'angolo di deviazione β . Per determinare la tangente al ciglio dell'isola centrale corrispondente all'angolo di deviazione β , bisogna aggiungere al raggio di entrata $R_{e,2}$ un incremento b pari a 3,50 m. Per ciascun braccio di immissione si raccomanda un valore dell'angolo di deviazione β di almeno 45° .

DISTANZE DI VISIBILITÀ NELLE INTERSEZIONI A RASO

Al fine di garantire il regolare funzionamento delle intersezioni a raso e, come principio di carattere più generale, risulta opportuno procedere sempre ad una gerarchizzazione delle manovre in modo da articolare le varie correnti veicolari di principali e secondarie; ne consegue la necessità di introdurre segnali di precedenza o di stop per ogni punto di conflitto, evitando di porre in essere situazioni di semplice precedenza a destra senza regolazione segnaletica.

Per le traiettorie prioritarie si devono mantenere all'interno dell'intera area di intersezione le medesime condizioni di visibilità previste dalla specifica normativa per le arterie stradali confluenti nei nodi; la presenza dell'intersezione non può difatti costituire deroga agli standard usuali in rapporto alla visibilità del tracciato.

Per le manovre non prioritarie le verifiche vengono sviluppate secondo il criterio dei triangoli di visibilità relativi ai punti di intersezione generati dalle correnti veicolari.

Il lato maggiore del triangolo di visibilità viene rappresentato dalla distanza di visibilità principale D , data dall'espressione:

$$D = v \times t$$

dove v rappresenta la velocità di riferimento (m/s), pari al valore della velocità di progetto caratteristica del tratto considerato o, in presenza di limiti impositivi di velocità, dal valore prescritto dalla segnaletica; mentre t rappresenta il tempo di manovra pari a 12 s in presenza di manovre regolate da precedenza, 6 s in presenza di manovre regolate da Stop.

Il lato minore del triangolo di visibilità sarà commisurato ad una distanza di 20 m dal ciglio della strada principale, per le intersezioni regolate da precedenza, e di 3 m dalla linea di arresto per quelle regolate da Stop.

All'interno del triangolo di visibilità non devono esistere ostacoli alla continua e diretta visione reciproca dei veicoli afferenti al punto di intersezione considerato.

Si considerano ostacoli per la visibilità oggetti aventi la massima dimensione planimetrica superiore a 0.80 m.

Negli incroci a rotatoria, i conducenti che si approssimano alla rotatoria devono vedere i veicoli che percorrono l'anello centrale al fine di cedere ad essi la precedenza o eventualmente arrestarsi; sarà sufficiente una visione completamente libera sulla sinistra per un quarto dello sviluppo dell'intero anello, secondo la costruzione geometrica riportata in figura 12 del D.M. 19/04/2006, posizionando l'osservatore a 15 metri dalla linea che delimita il bordo esterno dell'anello giratorio.

Per ulteriori approfondimenti si rimanda al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 19/04/2006 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali) pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale N.170 - Serie generale - del 24/07/2006).

TITOLO VI. ORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE E DELLA SOSTA

ART. 15. SPAZI DESTINATI ALLA SOSTA

La delimitazione degli stalli di sosta è effettuata mediante il tracciamento sulla pavimentazione di strisce della larghezza di 12 cm formanti un rettangolo, oppure con strisce di delimitazione ad L o a T, indicanti l'inizio, la fine o la suddivisione degli stalli entro i quali dovrà essere parcheggiato il veicolo.

La delimitazione degli stalli di sosta mediante strisce è obbligatoria ovunque gli stalli siano disposti a spina di pesce ed a pettine; è consigliata quando gli stalli sono disposti longitudinalmente.

I colori delle strisce di delimitazione degli stalli di sosta sono:

- bianco per gli stalli di sosta non a pagamento;
- azzurro per gli stalli di sosta a pagamento (non presenti e non previsti nel Comune);
- giallo per gli stalli di sosta riservati.

Gli stalli di sosta riservati devono portare l'indicazione, mediante iscrizione o simbolo, della categoria di veicolo cui lo stallo è riservato.

15.1. SOSTA IN CARREGGIATA

Si elencano di seguito gli standard minimi delle tre tipologie di disposizione della sosta in carreggiata:

- longitudinale (L): gli stalli sono disposti parallelamente alla direzione di marcia dei veicoli; la larghezza minima è di 2.00 m (eccezionalmente di 1.80 m) mentre la lunghezza minima è di 5,00 m (eccezionalmente di 4,80 m).
- a spina di pesce (S): gli stalli possono essere disposti a differente angolazione rispetto alla direzione di marcia dei veicoli.
 - Stalli disposti a 45° rispetto alla direzione di marcia dei veicoli - larghezza minima 2.30 m e lunghezza minima 4.80 m.
 - Stalli disposti a 60° rispetto alla direzione di marcia dei veicoli - larghezza minima 2.30 m e lunghezza minima 4.80 m.
 - Stalli disposti a 30° rispetto alla direzione di marcia dei veicoli - larghezza minima 2.30 m e lunghezza minima 4.50 m.
 - Per gli stalli a spina di pesce che presentano diversa angolazione, la profondità dovrà variare a seconda dell'inclinazione prevista.
- a pettine (P): gli stalli sono disposti ortogonalmente alla direzione di marcia dei veicoli; la larghezza minima è di 2.30 m mentre la lunghezza minima è di 5,00 m (riducibile a 4,80 m in casi particolari).

STALLI A SERVIZIO DEI VEICOLI A SERVIZIO DI PERSONE CON LIMITATE O IMPEDITE CAPACITÀ MOTORIE

Il D.M. 14 giugno 1989, n° 236 (inerente alle prescrizioni per il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche) e successivamente il D.P.R. 16 settembre 1996, n° 503 forniscono specifiche indicazioni sugli spazi minimi per la sosta dei veicoli degli utenti disabili.

Nelle aree di parcheggio devono essere previsti, nella misura di 1 ogni 50 o frazione di 50, posti auto riservati gratuitamente ai veicoli al servizio di persone disabili:

- per gli stalli perpendicolari alla corsia di manovra lo stallo deve essere di 1,90 m per 5,00 m e lo spazio a fianco dello stallo deve essere di 1.30 m per 5.00 m;
- per gli stalli paralleli alla corsia di manovra lo stallo deve essere di 2,00 m per 5,00 m e lo spazio dietro lo stallo deve essere di 2.00 m per 1.00 m;
- per gli stalli inclinati di 45° e 30° alla corsia di manovra lo stallo deve essere di 1,90 m per 4,80 m e lo spazio a fianco dello stallo deve essere di 1.30 m per 4.80 m.

Lo spazio di sosta per l'auto a servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie, se disposto longitudinalmente alla carreggiata, deve avere una lunghezza tale da consentire il passaggio di una persona su una sedia a ruote tra un veicolo e l'altro, perciò non può essere inferiore a 6.00 m.

Le soluzioni più razionali per i parcheggi per disabili sono quelle disposte a pettine (90°) o a spina (30°), di cui l'ampiezza dello stallo non deve essere inferiore a 3,20 m.

SPAZI DI MANOVRA

In alcune strade può essere realizzata esternamente alla carreggiata un'area di sosta laterale e un'apposita corsia di manovra.

La larghezza di tale corsia deve essere determinata in funzione dello schema attuato nella disposizione degli stalli:

- stalli longitudinali: larghezza minima della corsia di manovra 3.50 m (riducibile a 3.00 per esigenze particolari);
- stalli a pettine: larghezza minima della corsia di manovra 6.00 m (riducibile a 5.50 - 5.00 in casi particolari);
- stalli a spina (60°): larghezza minima della corsia di manovra 4,20 m;
- stalli a spina con inclinazione minore di 60° o longitudinali: larghezza minima della corsia di manovra 3.50 m.

PARCHEGGI PER MOTOCICLI E CICLOMOTORI

Le dimensioni standard minime per gli stalli di cicli e motocicli sono pari a 1.00 m di larghezza e 2.00 m di lunghezza. Essi possono essere disposti rispetto alla sede stradale in maniera longitudinale, a pettine o a spina, tentando di accorparsi - per quanto utile e possibile - secondo i moduli degli stalli di sosta delle autovetture.

ART. 16. PASSI CARRABILI

Gli accessi ai passi carrabili devono essere di conformazione tale che il veicolo (per le relative operazioni di ingresso) non debba sostare sulla carreggiata e che non venga ad interrompersi la continuità del piano di calpestio dei marciapiedi. A tal proposito l'ingresso dovrà essere arretrato di almeno 5.00 m rispetto al limite della carreggiata o di 5,00 m rispetto al limite esterno del marciapiede. In alternativa all'arretramento sarà necessario dotare il passo carrabile di opportuno cancello automatico.

L'apertura di passi carrabili su strade di quartiere deve rientrare nella casistica delle strade locali, ovvero i passi carrabili possono essere direttamente sulla sede stradale, purché si rispettino le condizioni previste dall'articolo 46 del D.P.R. 495/1992 e rispetti quanto previsto nel presente Regolamento Viario.

ART. 17. RAMPE E ACCESSI AD AUTORIMESSE E PARCHEGGI PRIVATI

Per quanto riguarda le dimensioni da garantire per accessi e rampe di autorimesse e parcheggi privati, valgono le seguenti prescrizioni:

- larghezza minima per rampe/accessi in senso unico di marcia: 3.50 m;
- larghezza minima per rampe/accessi in doppio senso di marcia: 4.50 m (fino a 9 posti auto), 5.00 m (da 10 a 50 posti auto), 5.50 m (oltre i 50 posti auto).

ART. 18. RECINZIONI

Le recinzioni che riguardano la sede stradale sono disciplinate dal regolamento di esecuzione del Nuovo Codice della Strada e, salvo diversa prescrizione, dal presente Regolamento Viario.

Le recinzioni e le piantagioni dovranno essere realizzate in conformità ai piani urbanistici e di traffico e non dovranno comunque ostacolare o ridurre, a giudizio dell'ente proprietario della strada, il campo visivo necessario a salvaguardare la sicurezza della circolazione.

I manufatti di fondazione della recinzione devono insistere esclusivamente in area privata, restando le aree pubbliche e di uso pubblico totalmente libere in modo da non danneggiare gli esistenti servizi pubblici e non precludere o menomare la possibilità futura di installazione o di adeguamento. Le opere di fondazione non dovranno essere realizzate nell'area che diverrà sede stradale.

ART. 19. PERCORSI PEDONALI

19.1. CARATTERISTICHE DIMENSIONALI

I percorsi pedonali devono presentare un andamento il più possibile regolare ed essere privi di strozzature ed ostacoli, sia sul piano orizzontale che su quello verticale. Su ogni tipo di strada devono essere realizzati, ove possibile, percorsi pedonali e ciclopedonali.

La larghezza minima dei percorsi pedonali è di 1.50 m, riducibile solo per brevi tratti. Nei tratti a più intenso traffico pedonale si consiglia di ampliare la larghezza dei marciapiedi; la larghezza va considerata al netto di strisce, alberature e di occupazioni impegnative del suolo pubblico (edicole di giornali, cabine telefoniche, ecc). Su di essi possono invece trovare collocazione alcuni servizi di modesto impiego: pali e supporti per l'illuminazione e per la segnaletica verticale, colonnine di chiamata di soccorso, idranti.

19.2. DISLIVELLO

Il dislivello tra il piano del marciapiede e le zone carrabili ad esso adiacenti non deve superare di norma i 15 cm.

Nel caso di dislivello molto ridotto, è buona regola che la differenza di quota, senza ricorso a rampe, non superi i 2.50 cm e che, in questo caso, tale gradino sia arrotondato a regola d'arte.

La pendenza longitudinale non deve superare di norma il 5%. La pendenza trasversale non deve superare l'1% e comunque dovrà sempre essere garantito lo smaltimento delle acque meteoriche.

19.3. PAVIMENTAZIONE

Le pavimentazioni delle aree pedonali e dei percorsi pedonali devono essere realizzate in materiale compatto, antidrucciolevole e omogeneo. I percorsi pedonali dovranno essere dotati di opportuni cambi di pavimentazione e colorazione per il superamento delle barriere architettoniche a favore dei disabili e ipovedenti.

Per gli approfondimenti si rimanda al D.M. 236 del 1989.

ART. 20. ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

20.1. GENERALITÀ

Gli attraversamenti pedonali hanno la funzione di dare continuità ai percorsi pedonali nel superamento di carreggiate stradali. L'articolo 3 - comma 1 del CdS definisce l'attraversamento pedonale come la "parte della carreggiata, opportunamente segnalata ed organizzata, sulla quale i pedoni in transito dall'uno all'altro lato della strada godono della precedenza rispetto ai veicoli".

In riferimento alla tipologia della regolamentazione, gli attraversamenti si dividono in tre tipologie:

- a raso non semaforizzati;
- a raso semaforizzati;
- a livelli sfalsati.

20.2. DIMENSIONI

Gli attraversamenti devono essere evidenziati da zebraure di larghezza pari di norma a 4.00 m (riducibile a 2.50 m per esigenze particolari). La larghezza delle strisce e degli intervalli è di 50 cm.

In corrispondenza dell'attraversamento si deve prevedere opportune rampe ed inviti ai cigli dei marciapiedi con pendenza consigliata tra l'8% e il 10% al fine di superare il dislivello massimo di 15 cm.

Sulle strade dove è consentita la sosta laterale, al fine di garantire la mutua visibilità tra i pedoni e veicoli in movimento, l'at-

traversamento pedonale può essere preceduto sulla destra da una striscia a zig zag di lunghezza commisurata alla distanza degli attraversamenti pedonali.

Si suggerisce di inserire isole salvagente soprattutto sugli assi viari soggetti a forte traffico viario o che presentano un'ampia sezione trasversale.

20.3. ILLUMINAZIONE

L'attraversamento pedonale deve essere sempre visibile al guidatore anche nelle ore notturne; a tal fine è necessario prevedere un'illuminazione artificiale. Per migliorare la visibilità si possono utilizzare luci lampeggianti che avvisino il conducente del veicolo che sopraggiunge.

ART. 21. PERCORSI E ATTRAVERSAMENTI CICLABILI

21.1. PERCORSI CICLABILI

Si definiscono quattro tipologie di percorsi ciclabili:

1. piste ciclabili in sede propria: la pista si sviluppa su una sede fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore e ai pedoni. Tale separazione è attuata attraverso idonei spartitraffico longitudinali;
2. piste ciclabili su corsia riservata: la pista è ricavata dal marciapiede o dalla carreggiata stradale;
3. percorsi promiscui pedonali e ciclabili: i percorsi pedonali e ciclabili possono essere realizzati, su parti della strada esterne alla carreggiata, rialzate o altrimenti delimitate e protette, usualmente destinate ai pedoni, qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati;
4. percorsi promiscui veicolari e ciclabili;
5. strade F-bis: strada locale o vicinale destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada;
6. strade E-bis: strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedi.

Con la legge n. 120 del 11 settembre 2020 sono state introdotte alcune importanti modifiche al NCdS che hanno portato alla definizione della "Corsia ciclabile" e della "Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile":

- Corsia ciclabile: parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra, delimitata mediante una striscia bianca, continua o discontinua, destinata alla circolazione sulle strade dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile può essere impegnata, per brevi tratti, da altri veicoli se le dimensioni della carreggiata non ne consentono l'uso esclusivo ai velocipedi; in tal caso essa è parte della corsia veicolare e deve essere delimitata da strisce bianche discontinue. La corsia ciclabile può essere impegnata da altri veicoli anche quando sono presenti fermate del trasporto pubblico collettivo e risulta sovrapposta alle strisce di delimitazione di fermata di cui all'articolo 151 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495. La corsia ciclabile si intende valicabile, limitatamente allo spazio necessario per consentire ai veicoli, diversi dai velocipedi, di effettuare la sosta o la fermata nei casi in cui vi sia fascia di sosta veicolare laterale, con qualsiasi giacitura;
- Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile: parte longitudinale della carreggiata urbana a senso unico di marcia, posta a sinistra rispetto al senso di marcia, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedi in senso contrario a quello di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile è parte della carreggiata destinata alla circolazione dei velocipedi in senso opposto a quello degli altri veicoli".

Inoltre la Legge n. 120 del 2020 ha introdotto il “doppio senso ciclabile” che può essere attuato su strade classificate di tipo E, E -bis , F o F -bis , ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h ovvero su parte di una zona a traffico limitato. Lungo tale arterie i velocipedi possano circolare anche in senso opposto all’unico senso di marcia prescritto per tutti gli altri veicoli, lungo la corsia ciclabile per doppio senso ciclabile presente sulla strada stessa. La facoltà può essere prevista indipendentemente dalla larghezza della carreggiata, dalla presenza e dalla posizione di aree per la sosta veicolare e dalla massa dei veicoli autorizzati al transito. Tale modalità di circolazione dovrà essere individuata mediante apposita segnaletica.

21.2. CARATTERISTICHE GEOMETRICHE

La larghezza minima di una corsia ciclabile, comprese le strisce di margine, è di 1.50 m; tale corsia può essere ridotta a 1.25 per brevi tratti; nel caso di due corsie contigue la larghezza minima complessiva è di 2.50 m, riducibile a 2.00 per brevi tratti. La sezione ridotta è applicabile in situazioni sfavorevoli, ma inevitabili, sempre che sia protratta per una limitata lunghezza del percorso. Tale sezione può essere adottata solo su piste ciclabili in sede propria o riservata e la riduzione deve essere opportunamente segnalata.

Per le piste ciclabili in sede propria è necessaria la predisposizione di una separazione fisica maggiore o uguale a 50 cm.

La pendenza longitudinale delle piste ciclabili è preferibile non superi il 5%; tale valore può essere superato in casi particolari o per tratti più lunghi a causa della particolare orografia del territorio.

I raggi di curvatura planimetrici è preferibile risultino in ogni caso superiori a 5 m; in aree di intersezioni e in punti particolarmente vincolati, i raggi possono essere ridotti a 300 m purché sia garantita la visuale libera e venga opportunamente segnalata.

21.3. ATTRAVERSAMENTI CICLABILI

Gli attraversamenti ciclabili garantiscono la continuità di una pista ciclabile in un’area di intersezione. Per gli attraversamenti a raso devono essere dotati di apposita segnaletica verticale e orizzontale così come previsto dal CdS.

Le principali caratteristiche sono:

- gli attraversamenti ciclabili sono evidenziati mediante due strisce bianche discontinue di dimensione 50x50 cm;
- per gli attraversamenti a senso unico la distanza minima tra i bordi interni delle strisce trasversali è di 1,00 m;
- per gli attraversamenti a doppio senso la distanza minima tra i bordi interni delle strisce trasversali è di 2,00 m;
- per l’attraversamento ciclabile contiguo ad un attraversamento pedonale, è necessario evidenziare, con la striscia discontinua, solo la parte non adiacente all’attraversamento pedonale. In questo caso le piste ciclabili su corsia riservata devono in genere affiancarsi al lato interno agli attraversamenti pedonali in modo da istituire per i ciclisti la circolazione a rotatoria con senso unico antiorario sull’intersezione. In questi casi si consiglia che l’eventuale salvagente abbia una larghezza non inferiore a 2,00 m;
- sulle strade dove è consentita la sosta laterale, per garantire la mutua visibilità tra i ciclisti e le automobili in movimento, l’attraversamento ciclabile può essere preceduto sulla destra da una striscia a zig zag di lunghezza commisurata alla distanza di visibilità; su tale striscia è vietata la sosta.

21.4. SEGNALETICA STRADALE

I percorsi ciclabili devono essere provvisti di segnaletica verticale e orizzontale idonea al segnalamento dell’inizio e della fine del tracciato.

Il CdS prevede tre differenti tipi di segnali per indicare l’esistenza di un’area destinata alla circolazione ciclabile e ulteriori altri tre segnali per indicare la fine della stessa:

- segnale pista ciclabile (fig. II.90 art.122, DPR 495/92), da utilizzarsi all’inizio della pista ciclabile, corsie o itinerario riservato alla circolazione delle biciclette; e del relativo segnale di fine (fig. II.91 art.122, DPR 495/92);
- segnale pista ciclabile contigua al marciapiede (fig. II.92/a art.122, DPR 495/92) che individua una pista o corsia sempre riservata alle biciclette ma parallela e contigua ad un percorso riservato ai pedoni; e del relativo segnale di fine (fig. II.93/a art.122);

- segnale percorso pedonale e ciclabile (fig. II.92/b art.122, DPR 495/92) che individua un percorso destinato ad un uso promiscuo di pedoni e biciclette (fig. II.93/b art.122, DPR 495/92).

I segnali devono essere posti all'inizio e alla fine di una pista ciclabile e ripetuti dopo ogni intersezione o interruzione. Per intersezione si intende l'area determinata dalla confluenza di strade, mentre per interruzione si considera una perdita di continuità fisica della pista stessa.

Un cartello di segnalazione è da apporre anche sulla carreggiata stradale in corrispondenza degli attraversamenti ciclabili, per segnalare agli automobilisti tale situazione di pericolo (fig. II.324 art.135, DPR 495/92).

Nel caso in cui si abbia un percorso ciclabile in promiscuo con il traffico veicolare, ovvero non è prevista alcuna protezione per il traffico ciclistico, il Nuovo Codice della Strada non prevede alcun tipo di segnalamento specifico. Tuttavia si preferisce adottare un segnale apposito al fine di segnalare in modo appropriato la presenza di ciclisti sulla strada. Più precisamente si consiglia l'utilizzo del segnale generico di preavviso mediante cartello di pericolo generico (fig. II, art.103, DPR 495/92) con avviso integrativo da omologare (mod. II.6 art.82, DPR 495/92) con dicitura "presenza ciclisti". Tale avviso è rivolto principalmente agli automobilisti per avvisarli della frequente e probabile presenza di ciclisti.

21.5. STALLI PER BICICLETTE

Ogni progetto di pista ciclabile deve essere corredato dall'individuazione dei luoghi e delle opere ed attrezzature necessarie a soddisfare la domanda di sosta per le biciclette, senza che si creino intralci alla circolazione dei pedoni.

Le rastrelliere sono installate in spazi esterni alla carreggiata o su marciapiede o allineati con la fascia di sosta e, ove possibile, sono dotate di idonea copertura. In tal caso la rastrelliera è adeguatamente segnalata e protetta da idonei dissuasori della sosta.

ART. 22. CARICO E SCARICO DELLE MERCI

In qualunque situazione e su ogni tipo di strada il carico e lo scarico delle merci deve essere effettuato senza arrecare intralcio, disagio o pericolo alla circolazione stradale. Il mezzo stradale deve sostare negli spazi destinati alla sosta o in quelli specifici per il carico/scarico.

Il carico scarico delle merci è consentito dalle 08:00 alle 20:00 nei giorni lavorativi.

Deroghe, ovvero restrizioni, potranno essere adottate in caso di urgenza e necessità dagli organi competenti.

ART. 23. ELEMENTI PER LA MODERAZIONE DEL TRAFFICO - ZONE 30

Il PUT per agevolare la mobilità lenta propone l'individuazione di aree ad alta valenza pedonale e ciclabile, gestite attraverso i principi espressi all'interno delle "Linee Guida per la progettazione delle zone 30" emesse dalle Regione Piemonte.

L'istituzione delle zone 30 per la moderazione del traffico consentirà di ottenere i seguenti risultati:

- ridistribuire lo spazio stradale tra le diverse utenze della strada;
- realizzare interventi di limitato impatto economico e visivo e comunque in grado di migliorare la qualità dello spazio pubblico con l'obiettivo di migliorare la qualità ambientale e le condizioni di sicurezza;
- riorganizzare i flussi di traffico secondo una gerarchia stradale ben definita;
- migliorare la fluidità delle principali intersezioni stradali mediante l'impiego di tecnologie avanzate;
- ottenere una riqualificazione ambientale del territorio interno liberando aree in precedenza ad usi impropri;
- garantire una maggiore sicurezza stradale, soprattutto per le utenze deboli, poiché gli automobilisti saranno indotti a ridurre la velocità di percorrenza;
- migliorare il sistema di trasporto ciclopedonale;
- aumentare l'attrattività del sistema di trasporto pubblico urbano;

- ridurre il carico ambientale e aumentare il risparmio energetico.

L'istituzione della zona 30 viene attuata con opportuni dispositivi che indicano:

- varchi principali - determinano l'ingresso da una strada principale a un ambito residenziale;
- varchi secondari - determinano l'ingresso da una strada secondaria a un ambito residenziale;
- richiami - interventi all'interno della zona 30 che ricordano l'attraversamento della stessa e inducono a ridurre la velocità dei mezzi a motore.

Interventi da attuare per l'istituzione delle zone 30 possono essere i seguenti.

- Dossi artificiali: elementi di moderazione del traffico di dimensioni 50x90x5 cm modulabili. Il loro uso è vietato sulle strade che costituiscono itinerari preferenziali dei veicoli normalmente impiegati per servizi di soccorso o di pronto intervento e sulle strade di proprietà e gestione di FVGS. Sono da impiegare solo nei tratti in cui per mancanza di spazio, dovuta a ripetuti accessi carrai, non è possibile impiegare la sede stradale rialzata.
- Attraversamento pedonale rialzato: il suo obiettivo è di costringere i veicoli a moderare la velocità in prossimità dell'attraversamento pedonale. Questo obiettivo è perseguito introducendo sulla carreggiata un elemento che crea discontinuità fisica che costringe i veicoli a motore a superare un dislivello. La lunghezza dell'attraversamento pedonale deve avere una lunghezza minima di 10 metri e un'altezza massima di 7.5 cm. La pendenza della rampa è di norma del 10% sulle strade di quartiere e del 6% su quelle principali.
- Strettoia/chicane: tale sistema è costituito da opportuni restringimenti puntuali della carreggiata che inducono i veicoli a ridurre drasticamente la velocità. Tali restringimenti sono regolati a senso unico alternato a vista e devono avere una larghezza minima di 3.00 e una lunghezza massima di 10.00 m. La realizzazione della strettoia può essere eseguita tramite diversi elementi - fioriere, elementi di arredo, elementi modulari, elementi prefabbricati, parcheggi alternati, ecc.
- Bande trasversali ad effetto ottico e acustico: per rallentare la velocità dei veicoli si può prevedere di porre in opera su tutta la larghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato, dei dispositivi costituiti da bande trasversali ad effetto ottico o acustico.
- Cambio di pavimentazione: per indurre il conducente di un veicolo a rallentare la velocità di marcia si può prevedere di inserire un cambio di pavimentazione in alcuni punti della sezione stradale. La pavimentazione scelta, oltre a colpire a livello visivo il conducente, può essere realizzata con materiali in rilievo e integrato eventualmente con dispositivi rifrangenti.

TITOLO VII. DISCIPLINA PER LE OCCUPAZIONI DELLA SEDE STRADALE

ART. 24. OCCUPAZIONI DI SUOLO PUBBLICO

Rientrano nelle occupazioni permanenti di suolo pubblico quelle installazioni di carattere stabile, effettuate a seguito di un atto di concessione, aventi durata non inferiore a un anno e che comportino o meno l'esistenza di manufatti o impianti.

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.

24.1. INSTALLAZIONI PUBBLICITARIE

La collocazione di impianti quali insegne, cartelli, manifesti, impianti di pubblicità o propaganda, ecc, deve rispettare le norme ed i criteri progettuali per un corretto posizionamento delle insegne su suolo pubblico come previsto dal D.L. 285 del 30 aprile 1992 e dal relativo Regolamento di Attuazione.

24.2. CHIOSCHI, EDICOLE E ALTE INSTALLAZIONI

A riguardo di chioschi, edicole e altre installazioni (pensiline delle fermate autobus), questi devono essere posizionati in maniera tale da permettere il passaggio dei pedoni, le manovre dei portatori di handicap, e da garantire la sosta dei fruitori, in modo che questi non siano d'intralcio al traffico veicolare di transito.

ART. 25. CANTIERI STRADALI

Tranne che per gli interventi di emergenza, è vietato eseguire opere e aprire cantieri stradali, anche temporanei sulle strade, sulle pertinenze o sulle fasce di rispetto e di visibilità senza preventiva autorizzazione della competente proprietaria della strada rispettando quanto prescritto dal "REGOLAMENTO COMUNALE PER LA MANOMISSIONE DEL SUOLO PUBBLICO" adottato con Deliberazione Giuntale N. 93 DD.28.10.2013 e successivi aggiornamenti.

ART. 26. OCCUPAZIONI DEI CANTIERI EDILI

L'occupazione di suolo pubblico in sede stradale può essere dovuta alla necessità di eseguire lavorazioni edili. Per l'occupazione di suolo pubblico dovrà essere richiesta all'Ufficio polizia municipale l'emissione della relativa Ordinanza con preavviso di almeno 5 (cinque) giorni lavorativi.

L'occupazione legata ai cantieri edili può essere individuata alle seguenti categorie.

- Area di cantiere - le aree di cantiere possono occupare il marciapiede ma anche la carreggiata stradale con le seguenti limitazioni:
 - nelle zone in cui è consentita la sosta è possibile istituire un'occupazione di suolo pubblico per un'area di cantiere;
 - nelle zone in cui è vietata la sosta, l'occupazione di suolo pubblico per cantiere è consentita esclusivamente nelle strade locali e interzonali; per tali categorie di strade deve essere comunque garantito il transito dei veicoli.
- Transenne mobili - Sono caratterizzate da una limitazione oraria che garantisce lo sgombero completo dell'area occupata nelle ore non concesse. Le transenne mobili possono occupare il marciapiede ma anche la carreggiata stradale con le seguenti limitazioni:
 - nelle zone in cui è consentita la sosta è possibile istituire un'occupazione di suolo pubblico che presupponga l'utilizzo di transenne mobili;
 - nelle zone in cui è vietata la sosta, l'occupazione di suolo pubblico con transenne è consentita nelle strade locali e nelle strade interzonali.
- Armature - caratterizzanti il transito dei pedoni sotto la struttura, possono occupare il marciapiede ma anche la carreggiata

stradale con le seguenti limitazioni:

- nelle zone in cui è consentita la sosta è possibile istituire un'occupazione che presupponga l'utilizzo di armature, fermo restando le specifiche indicazioni riguardanti la circolazione veicolare e pedonale;
- nelle zone in cui la sosta è vietata, l'occupazione di suolo pubblico con armatura è consentita nelle strade interzonali e nelle strade locali; per tali categorie di strade deve essere garantita in ogni caso una minima larghezza della carreggiata destinata al transito dei veicoli - 3,00 m per unica corsia di marcia e 5,50 m per doppia corsia di marcia. Tali valori rappresentano i valori minimi, aumentabili in funzione della categoria dei veicoli che vi devono transitare.