



COMUNE DI ROSIGNANO MARITTIMO
Provincia di Livorno

REGOLAMENTO DI GESTIONE DELLE STRADE DI COMPETENZA COMUNALE

(Contenente il regolamento viario con allegata la classificazione funzionale delle strade urbane)

Approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. _____ del _____

Assessore alle Manutenzioni, Decoro e Sostenibilità Urbana, Mobilità, Protezione civile, Lavori Pubblici - Dr. Giovanni Bracci

Dirigente del Settore Programmazione e Sviluppo del Territorio – Ing. Susanna Berti

Responsabile U.O. Urbanizzazioni, Mobilità e Difesa del Suolo – Ing. Federico Diari

INDICE GENERALE

Indice generale

| | |
|---|----|
| TITOLO I - DISPOSIZIONI GENERALI..... | 5 |
| Art. 1.1 OGGETTO, OBIETTIVI E CONTENUTI DEL REGOLAMENTO..... | 5 |
| Art. 1.2 AMBITO DI APPLICAZIONE..... | 5 |
| Art. 1.3 EFFICACIA DEL REGOLAMENTO..... | 5 |
| TITOLO II - REGOLAMENTO VIARIO..... | 6 |
| Art. 2.1 FINALITÀ..... | 6 |
| Art. 2.2 DEFINIZIONI..... | 6 |
| Art. 2.3 PERIMETRAZIONI..... | 7 |
| Art. 2.4 CLASSIFICAZIONE RETE URBANA..... | 8 |
| Art. 2.5 STRADA INTERQUARTIERE..... | 9 |
| Art. 2.6 STRADA LOCALE INTERZONALE..... | 10 |
| Art. 2.7 CONCETTO DI RETE STRADALE..... | 11 |
| Art. 2.8 DEFINIZIONI RELATIVE ALLE CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DELLA SEZIONE TRASVERSALE..... | 13 |
| Art. 2.9 PARTICOLARE ORGANIZZAZIONE DELLA RETE STRADALE ESISTENTE..... | 15 |
| Art. 2.10 INDIRIZZI GENERALI DI PROGETTAZIONE..... | 22 |
| Art. 2.11 ISOLE AMBIENTALI, AP, ZTL. STRADE RESIDENZIALI, ZVL (zone “30”), ZRU..... | 22 |
| Art. 2.12 STUDI DI IMPATTO SULLA MOBILITA’..... | 23 |
| Art. 2.13 PASSI CARRABILI..... | 23 |
| Art. 2.14 ACCESSI PARTICOLARI..... | 25 |
| Art. 2.15 CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DELLE INTERSEZIONI STRADALI..... | 26 |
| Art.2.16 ROTATORIE..... | 26 |
| Art. 2.17 FASCE LATERALI DI SOSTA..... | 26 |
| Sosta e fermata dei mezzi privati e dei mezzi pubblici..... | 26 |
| Tipologie degli spazi di sosta..... | 26 |
| Parcheggi per disabili..... | 29 |
| Fermate BUS..... | 30 |
| Art.2.18 ELEMENTI PER LA MODERAZIONE DEL TRAFFICO..... | 34 |
| Definizione..... | 34 |
| Bande trasversali ad effetto ottico e ad effetto acustico/vibratorio..... | 34 |
| Dossi artificiali..... | 34 |
| Disassamento planimetrico della carreggiata (Chicane o gimcana)..... | 34 |
| Cul de sac..... | 34 |
| Restringimento della carreggiata con isola centrale..... | 35 |
| Innalzamenti della carreggiata..... | 35 |
| Strettoie..... | 35 |
| Rotatorie..... | 35 |
| Dissuasori di sosta..... | 35 |
| Attraversamenti pedonali rialzati..... | 36 |
| Isola pedonale “salvagente”..... | 36 |
| Art.2.19 PERCORSI E ATTRAVERSAMENTI PEDONALI..... | 38 |
| Percorsi pedonali..... | 38 |
| Attraversamenti pedonali..... | 39 |
| TITOLO III - ITINERARI CICLABILI..... | 41 |
| Art. 3.1 ITINERARI CICLABILI..... | 41 |
| Art. 3.2 CARATTERISTICHE ARCHITETTONICHE DELLE PISTE CICLABILI..... | 41 |
| Art. 3.3 PARCHEGGIO PER VELOCIPEDI..... | 42 |
| Art. 3.4 PISTE CICLABILI IN PROSSIMITA’ FERMATE BUS..... | 42 |
| Art. 3.5 ATTRAVERSAMENTI CICLABILI..... | 42 |
| TITOLO IV - DISCIPLINE DELLE ALTRE OCCUPAZIONI DELLA SEDE STRADALE..... | 43 |
| Art. 4.1 IMPIANTI PUBBLICITARI..... | 43 |
| Art. 4.2 EDICOLE E CHIOSCHI..... | 43 |
| Art. 4.3 ALTRE INSTALLAZIONI..... | 43 |
| Art. 4.4 IMPIANTI TECNOLOGICI FISSI..... | 43 |
| Art.4.5 AUTORIZZAZIONE ALL’INSTALLAZIONE DI ELEMENTI FISSI SULLA CARREGGIATA STRADALE..... | 44 |
| Art. 4.6 AUTORIZZAZIONE INSTALLAZIONE PALINE FERMATA AUTOBUS..... | 45 |

| | |
|---|----|
| Art.4.7 PUNTI DI VENDITA PER IL COMMERCIO AMBULANTE..... | 45 |
| Art. 4.8 MERCATI FISSI GIORNALIERI..... | 46 |
| Art. 4.9 DISTRIBUTORI DI CARBURANTE..... | 46 |
| Art. 4.10 AREE DI RISTORO..... | 48 |
| TITOLO V - SISTEMAZIONI A VERDE SU VIABILITA' PUBBLICA..... | 49 |
| Art. 5.1 PIANTAGIONI E SIEPI..... | 49 |
| Art. 5.2 VEGETAZIONE PRIVATA PROSPICIENTE LA PUBBLICA VIABILITA'..... | 49 |
| Art. 5.3 VERDE SUGLI SVINCOLI E NELLE ROTATORIE..... | 49 |
| TITOLO VI - ATTIVITA' SULLA PUBBLICA VIABILITA'..... | 50 |
| Art. 6.1 CARICO E SCARICO DELLE MERCI..... | 50 |
| Art. 6.2 PULIZIA E MANUTENZIONE DELLE STRADE..... | 50 |
| Art. 6.3 RIFIUTI URBANI..... | 51 |
| Art. 6.4 CANTIERI STRADALI..... | 51 |
| TITOLO VII - MANOMISSIONI DELLA SEDE STRADALE..... | 53 |
| Art. 7.1 MANOMISSIONI DELLA SEDE STRADALE..... | 53 |
| Art. 7.2 SPECIFICHE PER I CANTIERI EDILI..... | 53 |
| Art. 7.3 LIMITAZIONI..... | 53 |
| Art. 7.4 PROCEDURA AUTORIZZATORIA PER SCAVI PROGRAMMABILI..... | 54 |
| Art. 7.5 RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO..... | 54 |
| Art. 7.6 SCAVI URGENTI..... | 54 |
| Art. 7.7 CAUZIONE O FIDEJUSSIONE..... | 55 |
| Art. 7.8 VERIFICHE E SVINCOLO DELLA CAUZIONE E FIDEJUSSIONE..... | 55 |
| Art. 7.9 PRESCRIZIONI TECNICHE PER IL RIPRISTINO..... | 56 |
| Art. 7.10 ONERI A CARICO DEL RICHIEDENTE L'AUTORIZZAZIONE ALLO SCAVO..... | 56 |
| Art. 7.11 RESPONSABILITA' DEL RICHIEDENTE..... | 57 |
| Art. 7.12 INTERFERENZA CON OPERE PUBBLICHE..... | 58 |
| Art. 7.13 DANNI DA RADICI DI ALBERATURE PRIVATE ALLA CARREGGIATA STRADALE O AI PERCORSI CICLABILI E PEDONALI DI PROPRIETA' DEL COMUNE DI ROSIGNANO MARITTIMO..... | 58 |
| Art. 7.14 CONCESSIONE PER SOTTOSERVIZI NEL SOTTOSUOLO..... | 58 |
| ALLEGATO "A" - CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE..... | 59 |
| ALLEGATO "B" - DEFINIZIONI STRADALI E DI TRAFFICO..... | 73 |
| ALLEGATO "C" - PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI E TECNICI..... | 84 |

TITOLO I - DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 1.1 OGGETTO, OBIETTIVI E CONTENUTI DEL REGOLAMENTO

Il presente regolamento ha come scopo quello di tutelare la viabilità di competenza comunale aumentando la sicurezza per gli utenti della strada.

Costituisce parte dello stesso anche il Regolamento Viario, strumento che costituisce parte integrante della classificazione funzionale delle strade urbane disposta ai sensi delle Direttive Ministeriali 24.06.'95 "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico", in ottemperanza all'Art. 36 del D.L. 30 Aprile 1992, n. 285, Nuovo Codice della Strada e al D.M. 5.11.2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade".

Art. 1.2 AMBITO DI APPLICAZIONE

Il presente regolamento si applica a tutta la viabilità di competenza comunale comprese le strade vicinali ad uso pubblico.

Gli standard geometrici previsti dal regolamento sono da considerarsi cogenti per le strade/itinerari di nuova realizzazione, e come obiettivo da raggiungere per le strade/itinerari esistenti.

In ogni caso, le indicazioni riportate nel regolamento sono da sottoporre sempre al vaglio della verifica di fattibilità e di opportunità applicato a ciascun singolo caso, e non sostituiscono pertanto il giudizio tecnico e la responsabilità del progettista.

In casi particolari, caratterizzati da condizioni locali, urbanistiche, ambientali, paesaggistiche, archeologiche, che non consentano il pieno rispetto delle prescrizioni contenute nel Regolamento, è dunque possibile prevedere deroghe motivate ed accettare soluzioni progettuali diverse, purché supportate da specifiche analisi sul piano della funzionalità, della sicurezza e della qualità paesaggistica, morfologica ed ambientale, oggetto di una relazione tecnica specificamente sottoposta al parere formale degli uffici competenti.

Art. 1.3 EFFICACIA DEL REGOLAMENTO

Le disposizioni previste nel presente regolamento diventano efficaci a partire dall'approvazione in Consiglio Comunale.

Qualora si rendano necessarie modifiche o aggiornamenti per l'adeguamento a successive normative o a mutate condizioni delle strade che non stravolgano del disposizioni del presente regolamento, si provvederà, dopo la presentazione delle modifiche in sede di Commissione Consiliare per la Mobilità, le stesse saranno approvate con apposita delibera di Giunta Comunale.

TITOLO II - REGOLAMENTO VIARIO

Art. 2.1 FINALITÀ

Il regolamento viario determina le caratteristiche geometriche e di traffico, nonché la disciplina d'uso dei diversi tipi di strade e degli itinerari ciclabili e pedonali. Esso rappresenta quindi lo strumento che rende operativa la classificazione funzionale, nel senso che definisce gli standard di riferimento ai quali uniformare la progettazione delle nuove strade ed itinerari o degli interventi di trasformazione (sia permanenti che temporanei) di quelli esistenti, nonché l'individuazione delle componenti di traffico ammesse ed il loro comportamento.

Esso inoltre riporta, armonizza ed aggiorna l'insieme delle norme regolamentari che, a diverso titolo, governano le modalità di modificazione, uso ed occupazione delle strade e degli spazi pubblici relativamente a tutte le attività che, direttamente o indirettamente, interferiscono con la mobilità urbana.

Il presente regolamento integra le disposizioni contenute nel D.lgs. 285/92 "Nuovo Codice della Strada" (di qui in avanti CdS) e nel relativo Regolamento di attuazione (D.P.R. 49592, di qui in avanti RdA) le cui prescrizioni si assumono per note e prevalenti.

Il Regolamento Viario, 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 non siano presenti vincoli strutturali immediatamente non eliminabili. Nel caso in cui particolari condizioni locali, ambientali, paesaggistiche, archeologiche od economiche non consentano il pieno rispetto del presente regolamento, possono essere adottate soluzioni progettuali diverse, purché sia dimostrata la loro accettabilità da specifiche analisi sul piano della sicurezza e della fluidità del traffico, nonché della qualità paesaggistica, morfologica ed ambientale.

Art. 2.2 DEFINIZIONI

Nell'ambito dei centri abitati del territorio del comune di Rosignano Marittimo, il regolamento viario determina specifici standard tecnici, per ogni tipo di strada, in merito a:

- a) **classificazione funzionale delle strade urbane**: dove sono riportati, come riferimento generale del presente Regolamento Viario, la classificazione funzionale delle strade urbane comunali e gli standard compositivi delle piattaforme stradali che hanno determinato tale classificazione;
- b) **componenti e utenze di traffico ammesse**: in cui si stabilisce, per ciascuna strada urbana classificata, la regolamentazione e l'ammissibilità delle componenti fondamentali e secondarie del traffico (in particolare pedoni, veicoli motorizzati per il trasporto collettivo e privato, biciclette, sosta veicolare);

- c) **caratteristiche geometriche della sezione trasversale:** dove sono definiti gli standard dimensionali e normativi che riguardano la sezione stradale, in funzione della velocità massima di progetto;
- d) **caratteristiche geometriche del tracciato:** dove sono definiti gli standard geometrici del tracciato stradale (pendenze, raggi di curvatura, ecc.) in funzione della velocità minima di progetto;
- e) **caratteristiche geometriche delle intersezioni stradali:** in cui, con riferimento ai punti singolari di intersecazione dei flussi veicolari, pedonali e ciclabili, si definiscono le tipologie, le distanze minime tra intersezioni, le dimensioni degli spazi di sicurezza e la regolamentazione delle svolte;
- f) **dimensioni delle fasce di sosta laterale:** dove la sosta veicolare organizzata, intesa come occupazione di sede stradale negli spazi ove questa è consentita, viene regolata attraverso standard dimensionali ed organizzativi;
- g) **interventi per la moderazione del traffico:** dove l'installazione di limitatori di velocità, la riorganizzazione delle carreggiate e l'utilizzo di segnaletica innovativa disciplina l'utilizzo delle strade e ne mitiga la velocità, con riferimento particolare alle "isole ambientali"
- h) **disciplina per le altre occupazioni di sedi stradali:** 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;
- i) **deroghe**

Art. 2.3 PERIMETRAZIONI

Ai fini dell'applicazione del presente Regolamento, la classificazione funzionale della rete stradale è integrata dalle perimetrazioni che definiscono quali categorie di traffico escludere o privilegiare nelle diverse zone delimitate e che pertanto assumono importanti conseguenze sotto l'aspetto normativo.

Le perimetrazioni riguardano:

- il *centro abitato*, che individua le strade inserite in un contesto di tipo urbano con le relative conseguenze funzionali, comportamentali ed ambientali;
- le *zone di particolare rilevanza urbanistica (ZPRU)*, che individuano le aree maggiormente attrattive per le quali devono poter operare strumenti specifici di governo dell'accessibilità, con particolare riferimento ai dispositivi di controllo della sosta;
- le zone a *traffico limitato (ZTL)*, in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati a fasce orarie prestabilite e/o a particolari categorie di veicoli. In tali zone 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;
- le "*zone 30*" (*Z30*), cioè i comparti nei quali, per particolari motivi legati alla natura degli insediamenti, alla morfologia della rete, alla vulnerabilità ambientale e/o alla sicurezza, è possibile ed opportuno adottare un limite generalizzato di velocità inferiore a quello dei 50 km/h altrimenti previsto per le altre aree urbane;

- *le zone residenziali a traffico moderato (ZRTM)*, cioè i comparti ad esclusivo uso abitativo dove le esigenze (e le modalità) di circolazione di pedoni e ciclisti divengono prevalenti rispetto a quelle dei veicoli motorizzati e che a tal fine vanno specificatamente attrezzati. Esse adottano in particolare il limite di velocità di 30 km/h;
- *le zone ed aree pedonali (AP)*, cioè le strade e le piazze interdette alla circolazione dei veicoli. I velocipedi vi sono di norma ammessi, salvo esplicita indicazione di divieto;
- *le zone industriali*, cioè i comparti caratterizzati in via esclusiva da funzioni produttive e logistiche, dove la forte presenza di veicoli pesanti in circolazione, manovra e sosta determina condizioni particolari per la sicurezza della circolazione. In tali aree valgono per tanto le stesse regole delle “zone 30”;
- Le prescrizioni circolatorie vigenti all'interno di queste tipologie di area (i.e. velocità massima, limitazioni di accesso a particolari categorie di veicoli, regole di sosta ecc.) vengono affidate ai pannelli integrativi dei segnali di delimitazione di zona.

Art. 2.4 CLASSIFICAZIONE RETE URBANA

Ai sensi del vigente Codice della Strada (art. 2) e de DM 6792 del 05/11/2001 sulla costruzione delle strade, le strade la cui gestione è di competenza del comune di Rosignano Marittimo rientrano nella seguente classificazione:

TIPO B strade urbane di scorrimento (TIPO D):

hanno la funzione di garantire la fluidità agli anzidetti spostamenti veicolari di scambio anche all'interno della rete viaria cittadina, nonché di consentire un elevato livello di servizio agli spostamenti a più lunga distanza interni all'area urbana. In questa categoria rientrano, in particolare, le strade urbane, con deroga sul limite generalizzato di velocità urbana (art. 142, comma 1 del D.Lgs. 285/92 NCDS: *è possibile elevare il limite da 50 fino ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane di scorrimento previa apposita segnalazione*);

TIPO C strade urbane di quartiere (TIPO 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, ove indispensabile e previa adeguata segnalazione, velocità pari a 40 km/h;

TIPO D strade locali (TIPO F):

hanno la funzione di garantire gli spostamenti pedonali e l'accesso diretto agli edifici, nonché quella di supportare la parte iniziale e finale degli spostamenti veicolari privati. In questa categoria rientrano, in particolare, le strade pedonali

e le strade-parcheeggio; su di esse non è ammessa la circolazione dei mezzi di trasporto pubblico collettivo (salvo ricircoli di quartiere).

La velocità massima ammessa è di 50 km/h; possono essere prescritte velocità inferiori (in genere 30 Km/h) previa adeguata segnalazione (cfr. art. 135 del Reg. per segnali di inizio e fine zone a velocità limitata) da applicare - fino a diverse disposizioni nazionali - per le isole ambientali.

Al fine di adattare la classifica funzionale alle caratteristiche geometriche delle strade esistenti ed alle varie situazioni di traffico (vedi punto 1.2 allegato alle Direttive Ministeriali per la redazione del PUT), si prevedono anche le seguenti strade, con funzioni e caratteristiche intermedie rispetto ai tipi sopra elencati:

e) **strade interquartiere** (intermedie tra quelle di scorrimento e quelle di quartiere)

f) **strade locali interzonali** (intermedie tra quelle di quartiere e quelle locali)

A tali strade, mancando uno o più degli elementi fondamentali che caratterizzano le strade di tipo superiore (definiti all'art. 2 del C.d.S.), si assegnano le stesse funzioni dei tipi inferiori ma ad un livello di servizio più elevato.

Per quanto riguarda le fasce di rispetto (art. 18 C.d.S.) e la localizzazione delle pertinenze (art. 24 C.d.S.), si farà riferimento alle strade di tipo D, per le strade interquartiere ed alle strade di tipo E, per le strade interzonali.

Le strade urbane del territorio del comune di Rosignano Marittimo sono state classificate come nell'allegato A che costituisce parte integrante del presente Regolamento.

Art. 2.5 STRADA INTERQUARTIERE

Funzioni preminenti e componenti di traffico ammesse

Ha funzione di collegamento fra settori e quartieri posti ad una certa distanza tra loro, tali arterie distribuiscono il traffico delle strade di scorrimento e raccolgono quello delle strade di quartiere.

Velocità massima: 50 km/h.

Sono ammesse tutte le componenti di traffico, compresa anche la sosta delle autovetture purché esterna alla carreggiata e provvista di apposite corsie di manovra.

In carreggiata è vietata la fermata, tranne per i mezzi di trasporto pubblico e per i mezzi di nettezza urbana.

Per i mezzi di trasporto pubblico è preferibile la fermata in sede propria o nell'eventuale corsia preferenziale, la fermata in sede propria è obbligatoria nel caso di strada ad unica corsia per senso di marcia.

Per i mezzi della nettezza urbana, dove è possibile, la fermata deve avvenire su apposite piazzole di sosta.

Le piste ciclabili, ove occorrono, possono essere realizzate oltre che su sede propria, anche con corsie riservate. Le strade di nuova costruzione devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente purché realizzata in conformità ai programmi pluriennali dell'Ente, salvo comprovati problemi di sicurezza.

Caratteristiche geometriche della sezione trasversale

Strada con almeno una corsia per senso di marcia, banchine pavimentate e marciapiedi.

Larghezza minima delle corsie: 3.00 o 3,50 m.

Il modulo 3.50 m deve essere adottato sulle strade percorse da mezzi di trasporto pubblico.

Larghezza minima della banchina:

- per strada ad una corsia o più corsie per senso di marcia: 0,50 m;

- per strada a senso unico: 0,50 m;

Larghezza minima dei marciapiedi: 1.5m.

Caratteristiche geometriche di tracciato

Velocità di progetto: da 40 a 60 km/h.

Pendenza trasversale massima in curva: 3.5%.

Raggio planimetrico minimo: 51 m.

Raggio altimetrico minimo convesso: 1000 m.

Raggio minimo altimetrico concavo: 1000 m.

Pendenza longitudinale massima: 7% (5% nel caso in cui siano presenti corsie riservate o corsie ad uso promiscuo).

Disciplina delle intersezioni , passi carrabili e attraversamenti pedonali

Le eventuali intersezioni a raso con strada di scorrimento, interquartiere e di quartiere devono essere regolate con rotatoria o semaforizzate.

Distanza minima consigliata tra le intersezioni: 100 m.

Regolazione delle svolte a sinistra: se l'intersezione è semaforizzata, solo con fase semaforica protetta (totalmente o parzialmente), previa realizzazione di corsie specializzate in rapporto all'entità delle singole manovre.

E' consigliabile che i passi carrabili siano a una distanza reciproca non inferiore a 30 m, il loro raccordo con le strade interquartiere deve preferibilmente avvenire tramite carreggiate di servizio attrezzate con idonei varchi.

In ogni caso il passo carrabile deve essere distante almeno 12 m dall'intersezione.

Per il dimensionamento delle piazzole di fermata dei mezzi pubblici si vedano le norme del Cds

Tipi di attraversamenti pedonali: a livelli sfalsati o semaforizzati con isola salvagente di larghezza (normale all'asse stradale) non inferiore a 1.20 m e preferibilmente pari a 2.00 m.

Distanza max attraversamenti pedonali: 200 m

Larghezza minima attraversamenti pedonali: 2.50 m per i livelli sfalsati, 4.00 m negli altri casi.

Ubicazione preferenziale attraversamenti pedonali: in prossimità, delle intersezioni

Art. 2.6 STRADA LOCALE INTERZONALE

Funzioni preminenti e componenti di traffico ammesse

Ha funzione di collegamento fra zone interne di un medesimo settore o quartiere.

Velocità massima: 50 km/h.

Sono ammesse tutte le componenti di traffico, compresa anche la sosta delle autovetture a lato strada anche senza corsia di manovra.

La sosta è generalmente ammessa.

Le fermate per il trasporto pubblico possono essere organizzate in sede propria o lungo la carreggiata.

Le piste ciclabili possono essere realizzate oltre che su sede propria, anche con corsie riservate. Le strade di nuova costruzione devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente purché realizzata in conformità ai programmi pluriennali dell'Ente, salvo comprovati problemi di sicurezza.

Caratteristiche geometriche della sezione trasversale

Strada ad unica carreggiata con una corsia per senso di marcia, banchine pavimentate e marciapiedi.

Larghezza minima delle corsie: 2,75 m.

Sulle strade percorse da mezzi di trasporto pubblico il modulo di corsia adottato deve essere 3.50 m o, eccezionalmente, 3,25 m., escluso i casi in cui il trasporto pubblico sia effettuato con mini-bus.

Larghezza minima della banchina:

- per strada ad una corsia per senso di marcia: 0,50 m.
- per strada a senso unico: almeno 0,50 m. sul lato sinistro; 0,50 o più sul lato destro;

Larghezza minima dei marciapiedi: 1.00 m.

Caratteristiche geometriche di tracciato

Velocità di progetto: da 40 a 60 km/h.

Pendenza trasversale massima in curva: 3.5%.

Raggio planimetrico minimo: 51 m.

Raggio altimetrico minimo convesso: 500 m.

Raggio minimo altimetrico concavo: 500 m.

Pendenza longitudinale massima: 8%.

Disciplina delle intersezioni , passi carrabili e attraversamenti pedonali

Tipi di intersezioni: organizzate a raso, con diritto di precedenza o semaforizzate.

Regolazione delle svolte a sinistra: la realizzazione di corsie specializzate per la svolta a sinistra va effettuata in rapporto all'entità delle singole manovre.

I passi carrabili devono essere a una distanza minima con le intersezioni non inferiore a 12 m.

Per il dimensionamento delle piazzole di fermata dei mezzi pubblici si vedano le norme del CdS

Tipi di attraversamenti pedonali: semaforizzati o eventualmente zebrati.

Distanza max attraversamenti pedonali: 200 m

Larghezza minima attraversamenti pedonali: 2.50 m.

Ubicazione preferenziale attraversamenti pedonali: all'intersezione.

Art. 2.7 CONCETTO DI RETE STRADALE

Ai fini di una valorizzazione delle infrastrutture stradali, dal punto di vista della funzionalità e sicurezza, coordinata al rispetto delle risorse ambientali ed allo sviluppo socio-economico dell'area territoriale di inserimento, risulta fondamentale individuare un ordinamento delle strade basato sia sulla funzione ad esse associata nel territorio, sia sulla funzione da esse assolta all'interno della rete

stradale di appartenenza.

Il sistema globale di infrastrutture stradali può essere schematizzato come un insieme integrato di reti distinte, ciascuna delle quali costituita da un insieme di elementi componenti che si identificano con le strade (archi), collegate da un sistema di interconnessioni (nodi).

In considerazione di ciò e della necessità di una classificazione funzionale delle strade, prevista dal Codice, risulta quindi indispensabile eseguire una valutazione complessiva delle reti stradali a cui le singole strade possono appartenere e definire per tali reti un preciso rapporto gerarchico basato sull'individuazione della funzione assoluta dalla rete nel contesto territoriale e nell'ambito del sistema globale delle infrastrutture stradali.

A tale scopo sono stati individuati alcuni fattori fondamentali che, caratterizzando le reti stradali dal punto di vista funzionale, consentono di collocare la rete oggetto di studio in una classe precisa; essi sono:

tipo di movimento servito (di transito, di distribuzione, di penetrazione, di accesso); il movimento è da intendersi pure nel senso opposto, cioè di raccolta progressiva ai vari livelli;

entità dello spostamento (distanza mediamente percorsa dai veicoli);

funzione assunta nel contesto territoriale attraversato (collegamento nazionale, interregionale, provinciale, locale);

componenti di traffico e relative categorie (veicoli leggeri, veicoli pesanti, moto-veicoli, pedoni, ecc.).

Con riferimento a quanto previsto dalla classificazione funzionale delle strade (ex art. 2 del Codice) ed in considerazione dei quattro fattori fondamentali sopra elencati, si possono individuare nel sistema globale delle infrastrutture stradali i seguenti quattro livelli di rete, ai quali far corrispondere le funzioni riportate nella seguente tabella. Nella stessa tabella è presentata una corrispondenza indicativa tra gli archi della rete e i tipi di strade previsti dal Codice.

| RETE | STRADE CORRISPONDENTI SECONDO CODICE |
|---|--|
| a – rete primaria (di transito, scorrimento) | autostrade urbane strade urbane di scorrimento veloce |
| b – rete principale (di distribuzione) | strade urbane di scorrimento |
| c – rete secondaria (di penetrazione) | strade urbane di quartiere |
| d – rete locale (di accesso) | strade locali urbane |

RETE PRIMARIA

- movimento servito: *transito, scorrimento*
- entità dello spostamento: distanze lunghe
- funzione nel territorio: di intera area urbana in ambito urbano
- componenti di traffico: componenti limitate

RETE PRINCIPALE

- movimento servito: *distribuzione* dalla rete primaria alla secondaria ed eventualmente alla locale
- entità dello spostamento: media distanza

- funzione nel territorio: interquartiere
- componenti di traffico: componenti limitate

RETE SECONDARIA

- movimento servito: *penetrazione* verso la rete locale
- entità dello spostamento: distanza ridotta
- funzione nel territorio: di quartiere
- componenti di traffico: tutte le componenti

RETE LOCALE

- movimento servito: *accesso*
- entità dello spostamento: breve distanza
- funzione nel territorio: interna al quartiere
- componenti di traffico: tutte le componenti

Procedendo in ordine decrescente nella gerarchia prefissata per le reti, si verifica che la velocità media di percorrenza decresce e la qualità del servizio offerto diminuisce rapidamente all'aumentare del flusso di traffico. Non deve essere sottovalutata, inoltre, nell'ambito del fattore "componenti di traffico" la variabile veicoli pesanti che, oltre a dare implicitamente indicazioni sulla tipologia di movimento servito, pone l'accento sull'eventuale necessità di istituire "canali di traffico preferenziale" da introdurre come elementi fondamentali delle reti stradali a destinazione specifica.

Ai quattro livelli funzionali di rete sopracitati deve essere aggiunto, inoltre, il livello terminale, che si identifica con le strutture predisposte alla sosta dei veicoli, limitate anche a poche unità di superficie, e che risulta caratterizzato nel modo che segue:

LIVELLO TERMINALE

- movimento servito: *sosta*
- entità dello spostamento: nulla
- funzione nel territorio: locale
- componenti di traffico: tutte le componenti, salvo limitazioni specifiche

Art. 2.8 DEFINIZIONI RELATIVE ALLE CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DELLA SEZIONE TRASVERSALE

Carreggiata - si intende la parte della sede stradale destinata al movimento normale dei veicoli, composta da una o più **corsie di marcia** (parti longitudinali della carreggiata, idonee a permettere - ognuna - il transito di una sola fila di veicoli) ed è delimitata da **strisce di margine** (strisce di limite della carreggiata). Il suo bordo pertanto, si identifica con quest'ultime strisce all'esterno delle quali si localizzano le fasce di pertinenza comprendenti: le banchine, le corsie e le piazzole di emergenza, i golfi e i moli di fermata dei mezzi pubblici, le corsie per le manovre di sosta e le file di stalli di sosta, gli spartitraffico laterali, gli altri servizi e i marciapiedi.

La tipologia delle carreggiate si distingue in:

- carreggiate indipendenti o separate, da utilizzare sulle autostrade e sulle strade di scorrimento;

- ad unica carreggiata, da utilizzare eventualmente sulle strade di quartiere (salvo i loro tronchi a doppia carreggiata, relativi alle zone comprendenti i principali servizi ed attrezzature di livello urbano e di quartiere) e sistematicamente sulle strade locali.

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 (oltre all'adatta individuazione della tipologia stradale da utilizzare, specialmente con riferimento all'uso dei sottotipi di strade), da utilizzare con parsimonia sulla viabilità principale (come principio basilare di mitigazione delle velocità veicolari nelle ore di morbida, salvo esigenze di capacità di deflusso veicolare sulle intersezioni stradali nelle ore di punta) e da utilizzare diffusamente sulla viabilità locale (mediante sensi unici contrapposti, particolarmente adatti a deviare il traffico di transito dalle isole ambientali sulla loro viabilità perimetrale, per definizione di tipo principale). Nel caso di utilizzo dei sensi unici sulla viabilità principale (specialmente per la rete di quartiere) si tratta di sensi unici alterni, i quali vanno sempre attuati su coppie di strade contigue, comunque tra loro molto ravvicinate (l'una in un verso e l'altra nel verso opposto), in modo da formare itinerari a doppio senso di marcia.

Velocità massima di progetto (o, più esattamente, limite superiore dell'intervallo delle velocità di progetto) si identifica con il limite di velocità, considerato per ogni tipo di strada (110 km/h per le autostrade urbane, 70 km/h per le strade di scorrimento e 50 km/h per le altre strade urbane) maggiorato di 10 km/h ai fini della sicurezza stradale (utenti consapevoli dei limiti di velocità ma occasionalmente disattenti). Questa velocità massima è da utilizzare ai fini del dimensionamento trasversale degli elementi costituenti la piattaforma stradale, ed in particolare per la larghezza delle corsie di marcia normale. In generale, detta piattaforma comprende: una o più carreggiate complanari, le banchine in destra ed in sinistra, gli eventuali margini interni (per separare carreggiate percorse in opposto senso di marcia) e laterali (per separare carreggiate percorse nello stesso senso di marcia) e le eventuali corsie riservate, corsie specializzate (per le manovre di svolta o piste di arrampicamento dei mezzi pesanti), fasce laterali di sosta (con le file di sosta e le rispettive corsie di manovra) e piazzole di sosta o di fermata per i mezzi pubblici collettivi; pertanto, non rientrano nella piattaforma stradale i margini esterni della strada, comprendenti i marciapiedi o passaggi pedonali, i cigli, le cunette, gli arginelli e gli elementi di sicurezza e di arredo, quali dispositivi di ritenuta (barriere spartitraffico laterali), parapetti, sostegni, ecc. (ne consegue che, in ambito urbano compatto, per piattaforma stradale si intende la parte della sede stradale ricompresa tra i cigli dei marciapiedi, sempre che all'interno della piattaforma non siano localizzate fasce a verde alberate transitate dai pedoni).

Larghezza della sede stradale - si intende la dimensione trasversale che comprende la "carreggiata", come sopra definita, i margini esterni ed interni, e gli eventuali residui di fasce di pertinenza, sulle quali di norma insistono.

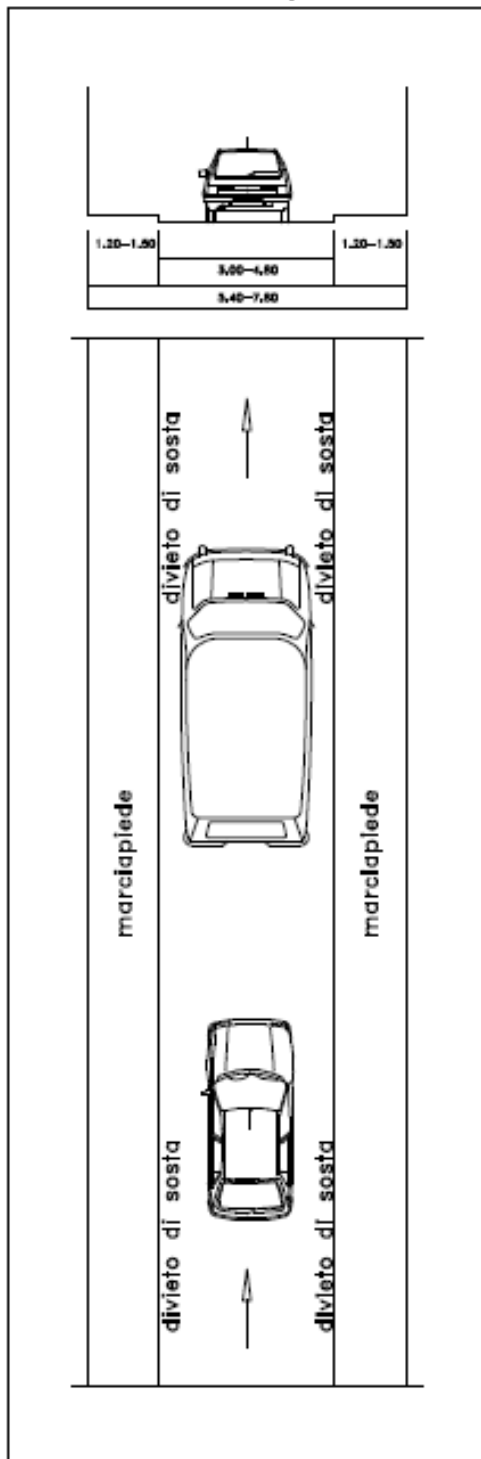
Fascia di pertinenza è la striscia di terreno compresa tra la carreggiata ed il confine stradale. È parte della proprietà stradale, occorrente ai fini della sicurezza stradale ed, in particolare, per le necessità di visuale libera. Essa può essere utilizzata solo per la realizzazione di altre parti della strada (banchine, corsie di emergenza, marciapiedi, fermate di mezzi pubblici, piste ciclabile, fasce a ver-

de, fasce di sosta laterale e relative corsie di marcia, carreggiate di servizio, distributori di carburante e stazioni di servizio, ecc.), nonché per ubicare i sottoservizi all'esterno della carreggiata.

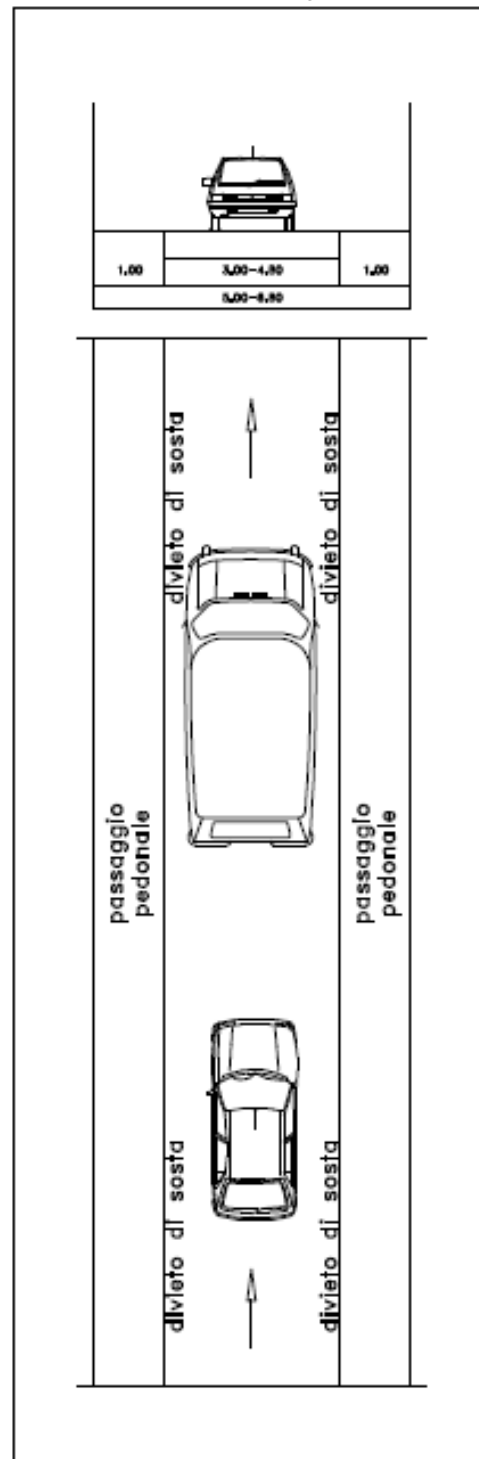
Art. 2.9 PARTICOLARE ORGANIZZAZIONE DELLA RETE STRADALE ESISTENTE

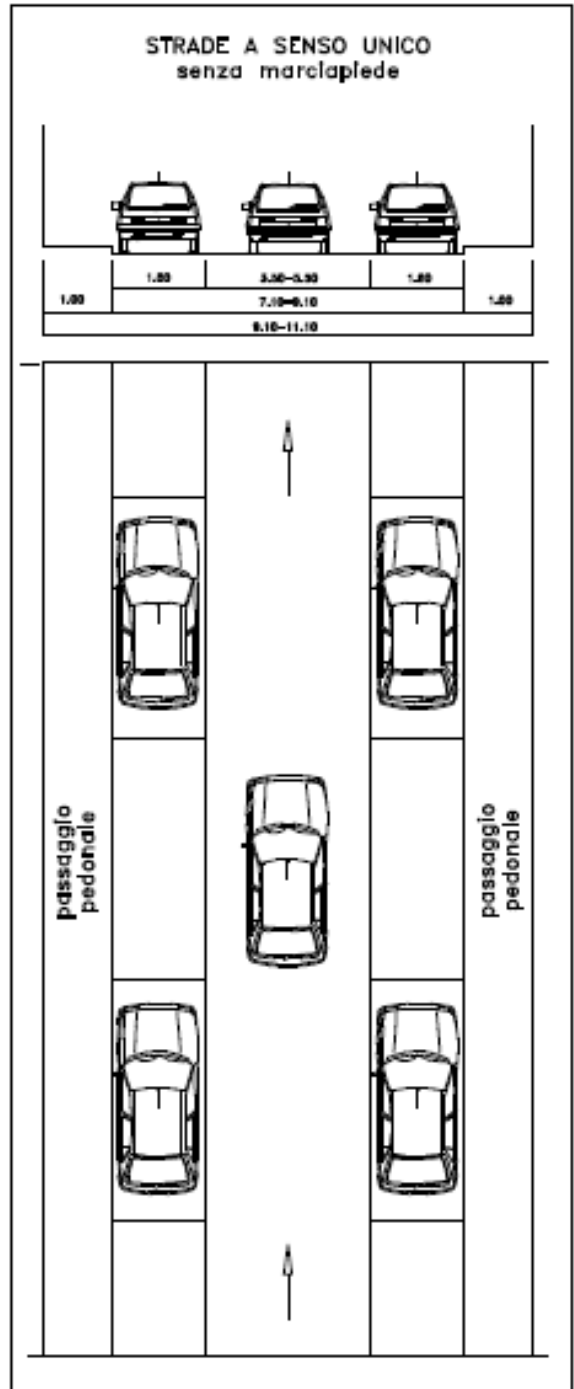
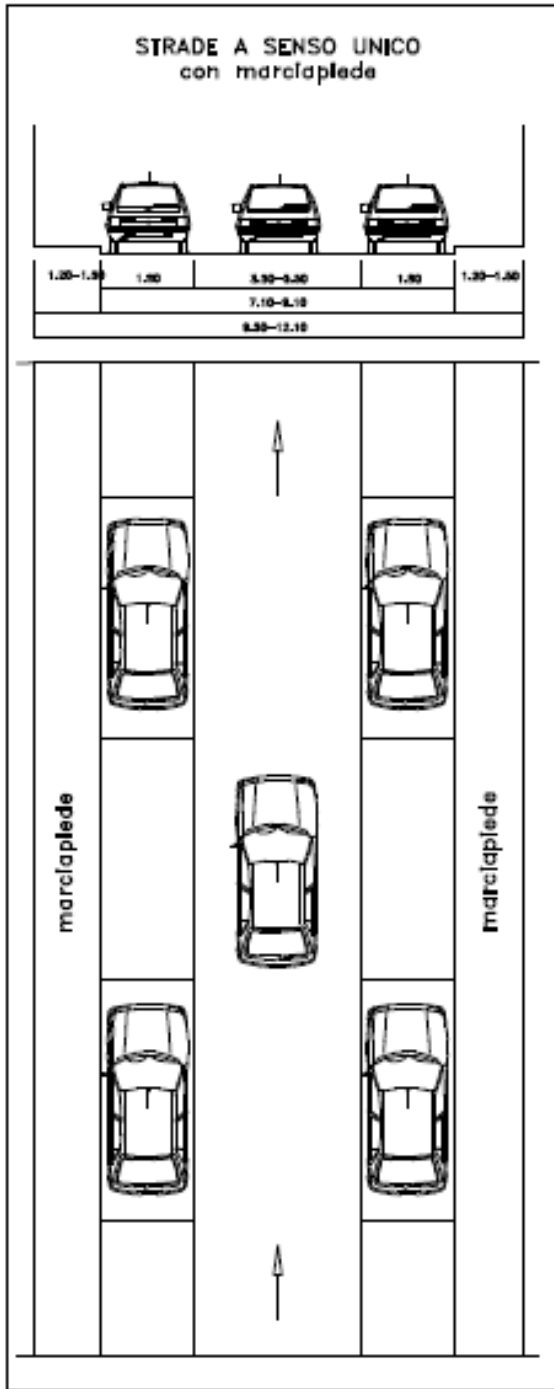
La sede stradale di alcune zone dei centri urbani del Comune di Rosignano Marittimo di vecchia urbanizzazione si presenta con carreggiate di ridotte dimensioni e molto spesso senza marciapiedi o altri spazi per i pedoni. In queste strade spesso è difficile intervenire con modifiche strutturali rispondenti alle recenti normative. Di norma, in queste zone, dovranno essere adottati i provvedimenti previsti all'art. del presente Regolamento (ZTL, ZVL, ZTPP), per poter conciliare le esigenze dei pedoni e le esigenze della sosta dei veicoli. Per queste zone, formate esclusivamente da strade locali, si propone di seguito una serie di schemi di possibili interventi per la regolamentazione della circolazione che comunque rispettano le normative vigenti (Nuovo Codice della Strada, Regolamento di Esecuzione, norme CNR, ecc.) e tengono conto delle esigenze del transito per i mezzi di soccorso. In tutte quelle strade a fondo chiuso e di modeste dimensioni della carreggiata, con destinazione principalmente residenziale, si dovrà procedere all'istituzione di una ZTL. In tali zone sarà consentito il transito dei residenti e la sosta solo per un numero limitato di veicoli.

**STRADE A SENSO UNICO
con marciapiede**

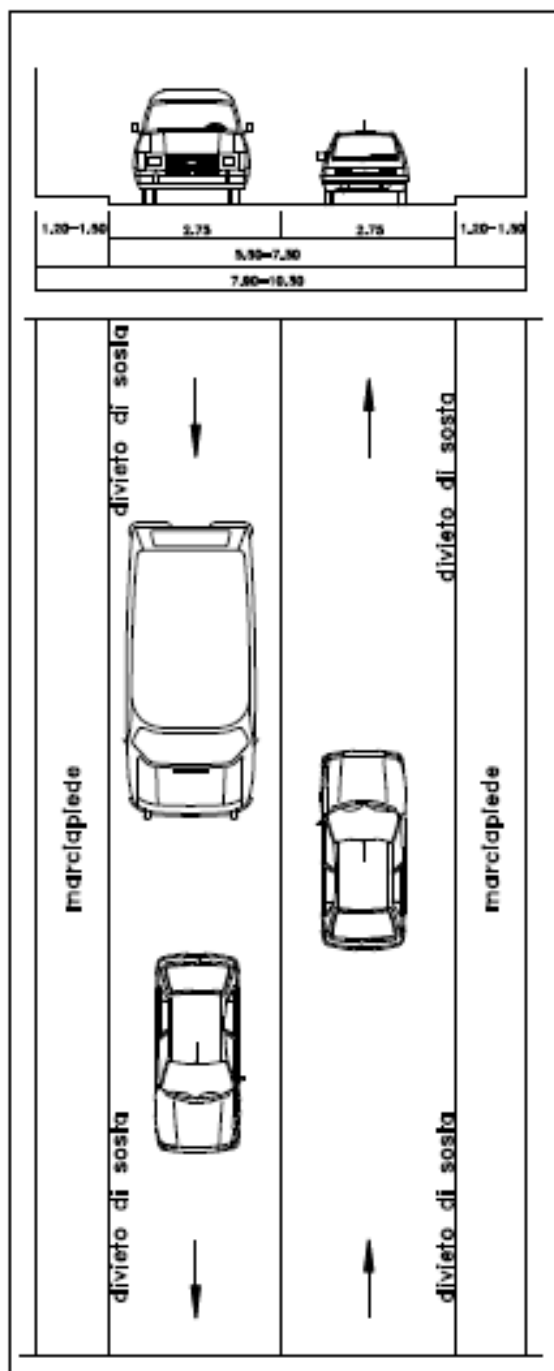


**STRADE A SENSO UNICO
senza marciapiede**

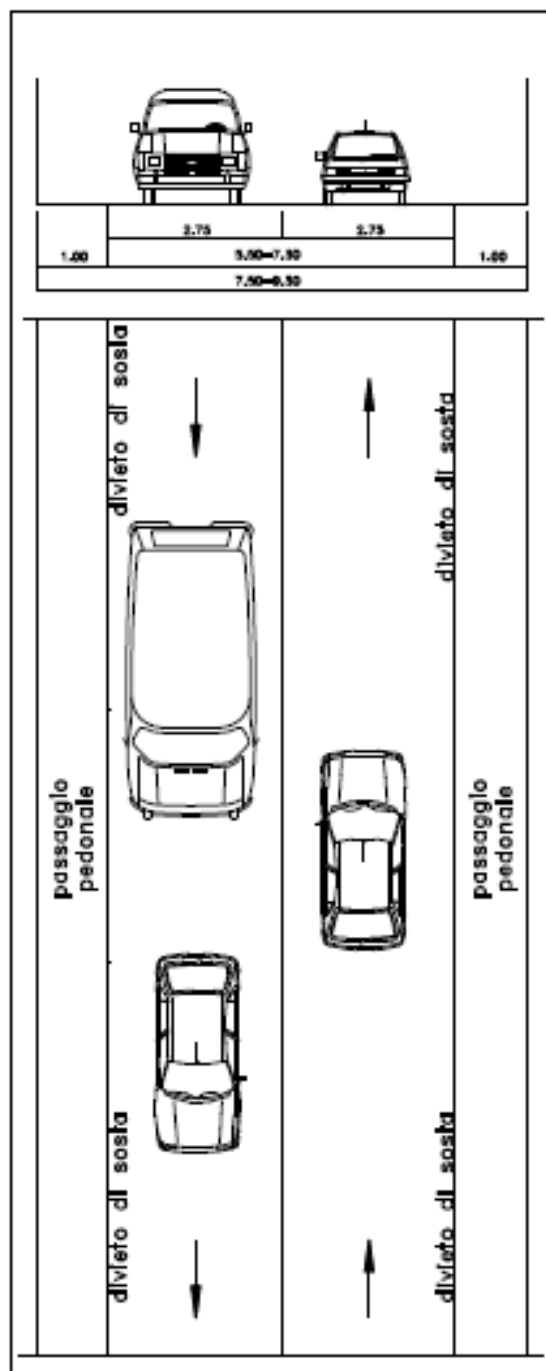




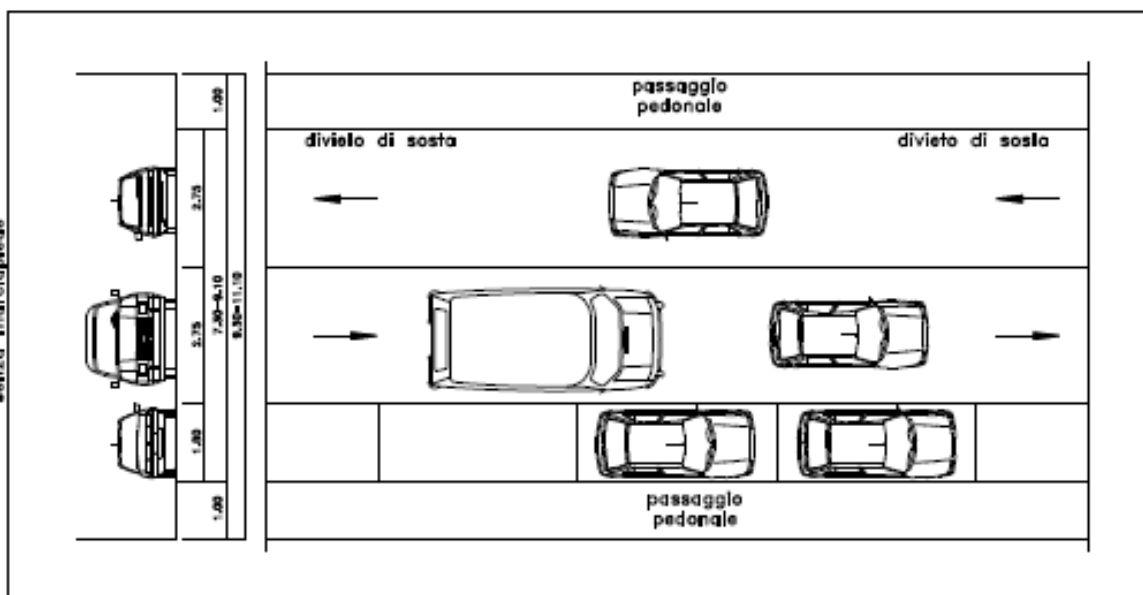
**STRADE A DOPPIO SENSO
con marciapiede**



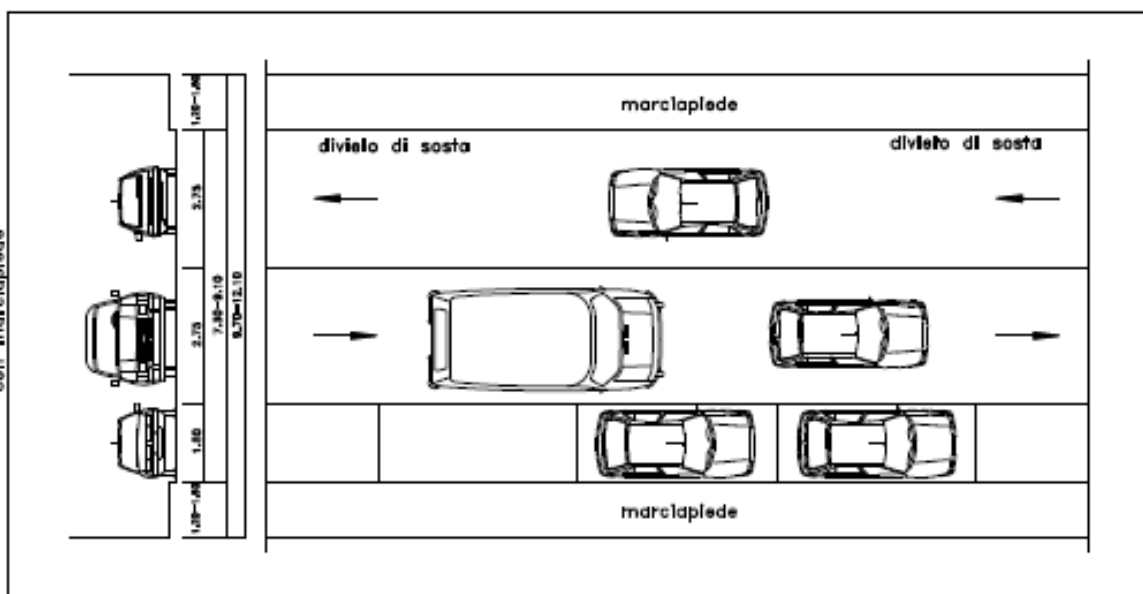
**STRADE A DOPPIO SENSO
senza marciapiede**



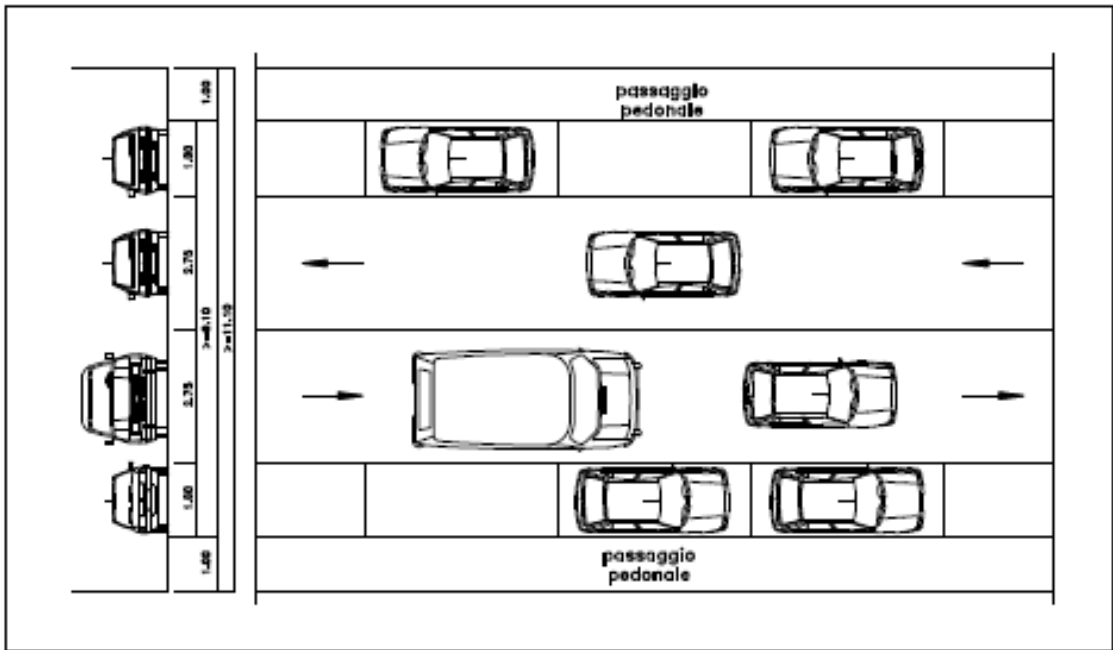
STRADE A DOPPIO SENSO
senza marciapiede



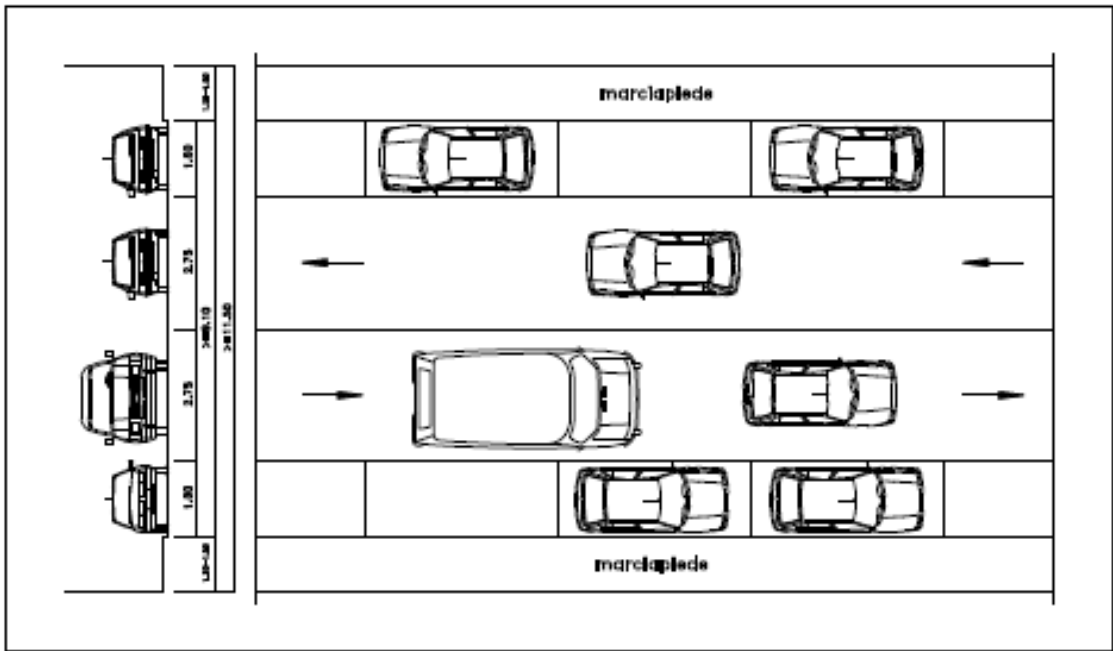
STRADE A DOPPIO SENSO
con marciapiede



STRADE A DOPPIO SENSO
senza marciapiede

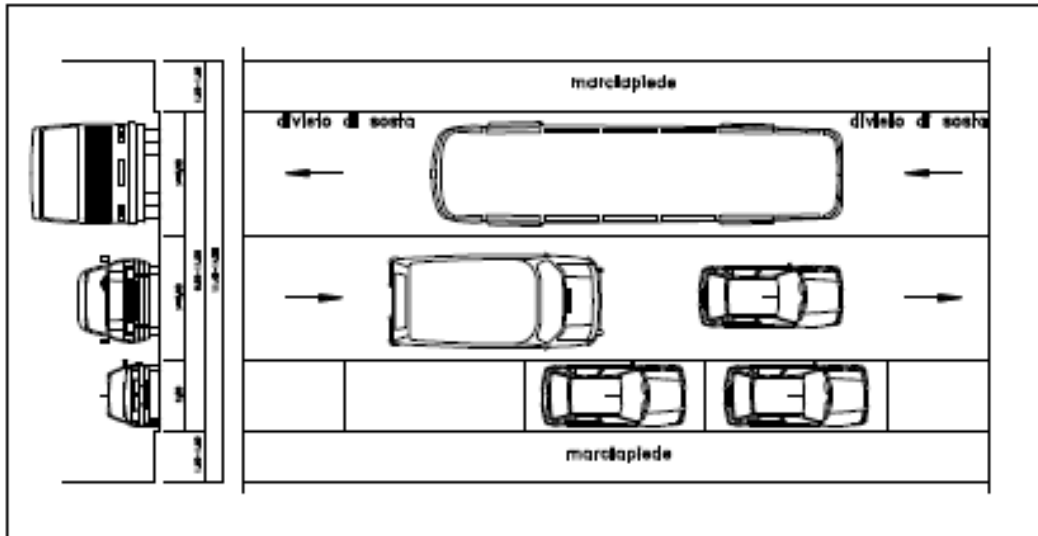


STRADE A DOPPIO SENSO
con marciapiede

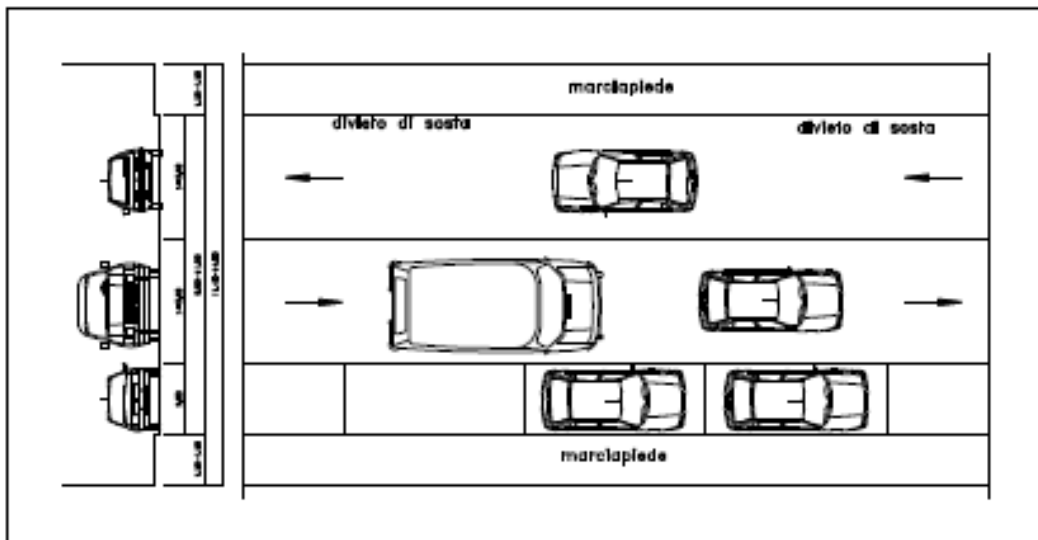


con autobus

STRADE A DOPPIO SENSO



senza autobus



Art. 2.10 INDIRIZZI GENERALI DI PROGETTAZIONE

Per la progettazione dei nuovi tratti di strada, rientranti nelle classificazioni funzionali disciplinate dal Nuovo codice della strada e dal D.M. 5.11.2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade si rimanda alle disposizioni in essi previste.

Si riportano di seguito le caratteristiche per le strade di interquartiere ed interzonali.

Art. 2.11 ISOLE AMBIENTALI, AP, ZTL. STRADE RESIDENZIALI, ZVL (zone "30"), ZRU

Si definiscono "isole ambientali" quegli ambiti urbani serviti per lo più da strade locali, all'interno o ai bordi della maglia della viabilità principale, finalizzate al recupero della vivibilità degli spazi urbani. In tali ambiti, si prevedono movimenti veicolari relativi ai tratti iniziali e terminali di ogni spostamento urbano, oltre alla sosta dei veicoli e alla circolazione ciclabile e pedonale.

All'interno di questi ambiti, al fine della tutela della qualità della vita e dell'ambiente, si possono adottare i seguenti provvedimenti per il controllo della circolazione e della velocità:

- **Aree Pedonali**, sono zone interdette alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza, i velocipedi e i veicoli al servizio di persone con limitate o impedita capacità motorie, nonché eventuali deroghe per i veicoli ad emissioni zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi. In particolari situazioni possono essere introdotte, attraverso apposita segnalazione, ulteriori restrizioni alla circolazione.

- **Zone a Traffico Limitato (ZTL)**, area in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli.

- **Zone o Strade Residenziali** (o Zone a Traffico Pedonale Privilegiato - ZTPP), sono isole ambientali costituite in genere da strade-parcheggio, con precedenza generalizzata ai pedoni rispetto ai veicoli e con schema di circolazione tale da impedire l'attraversamento veicolare della zona (percorsi ad "U" con entrate ed uscite vicine tra loro, strade a cul de sac). La velocità massima imposta ai veicoli non può superare i 30 Km/h. Sono delimitate lungo le vie di accesso da appositi segnali di inizio e fine.

- **Zone a Velocità Limitata (Zone 30)**, quando si impone un limite di velocità pari a 30 km/h su un'intera zona omogenea. Sono strade o sistemi di strade dove è consentito l'accesso a tutte le componenti di traffico, escluso i mezzi di trasporto pubblico collettivo.

- **Zone di Particolare Rilevanza Urbanistica**, opportunamente individuate e delimitate dalla Giunta Comunale, nelle quali sussistono esigenze e condizioni particolari di traffico. In tali zone il Comune ha la facoltà di riservare, con ordinanza del Sindaco, superfici o spazi di sosta per i veicoli privati dei soli residenti nella zona, a titolo gratuito od oneroso. Inoltre, in tali zone non sussiste l'obbligo di realizzare parcheggi liberi nelle vicinanze di eventuali parcheggi a pagamento.

Nelle ZTL, nelle ZTPP e nelle Zone 30, per indurre un comportamento stradale più rispettoso e più sicuro nei confronti degli utenti della strada, possono essere

realizzati anche opportuni sistemi di rallentamento dei veicoli consistenti in restringimenti della carreggiata, innalzamenti, rotonde e quant'altro. Questi sistemi, in particolare, potranno essere posizionati agli "ingressi" delle varie zone per segnalarne l'ambito.

Art. 2.12 STUDI DI IMPATTO SULLA MOBILITA'

Le progettazioni di opere pubbliche e private ed i piani attuativi che possono avere impatto sulla mobilità dovranno contenere un apposito studio in tal senso. Analogo studio di impatto deve essere redatto per tutti i progetti interessanti la viabilità di livello superiore alle strade interzonalì (scorrimento veloce, scorrimento, interquartiere, quartiere).

A questa procedura devono sottostare anche i parcheggi con più di 200 posti, le ferrovie e simili.

Lo studio di impatto deve prevedere:

- una rappresentazione dello stato di fatto delle componenti di domanda ed offerta della mobilità nel settore interessato dall'intervento, flussi di traffico nella situazione attuale in momenti significativi della giornata;
- l'eventuale descrizione delle alternative di progetto e di sito esaminate;
- la valutazione dell'evoluzione prevista senza intervento e con intervento;
- valutazione degli effetti qualitativi e quantitativi sulla mobilità, valutazione funzionale flussi/capacità, descrizione del funzionamento interno e del funzionamento esterno. Il settore del sistema esterno da considerare riguarda almeno gli assi viari (e relativi nodi) che delimitano l'isola ambientale comprendente l'intervento.
- la descrizione delle misure di compensazione degli effetti negativi.

Lo studio di impatto è finalizzato alla produzione di informazioni utili alle decisioni autorizzative.

Art. 2.13 PASSI CARRABILI

Per le nuove realizzazioni stradali e nei casi in cui sia tecnicamente possibile per le strade esistenti, i passi carrabili con accesso diretto sulla strada sono ammessi solo su strade locali e interzonalì. Negli altri casi, il loro raccordo con la strada deve avvenire tramite carreggiate di servizio attrezzate con idonei varchi.

In ogni caso, il passo carrabile deve essere distante almeno 12 metri dall'intersezione e non può essere localizzato su zone di incanalamento.

Le dimensioni minime dei passi carrabili di ree di sosta o parcheggi, anche di edifici privati dovranno avere dimensioni:

- a) inferiore o uguale a 15 posti auto, larghezza minima di 3,50 m;
- b) superiore a 15 posti auto, larghezza minima di 5,00 m, in modo da consentire l'incrocio dei veicoli;
- c) 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.

Nel caso c), la distanza minima tra i passi carrabili e le intersezioni deve essere non inferiore a 30 m, nel caso di strada a doppio senso; altresì, il passo carrabile deve essere adeguatamente illuminato, avendo cura di evitare fenomeni di abbagliamento.

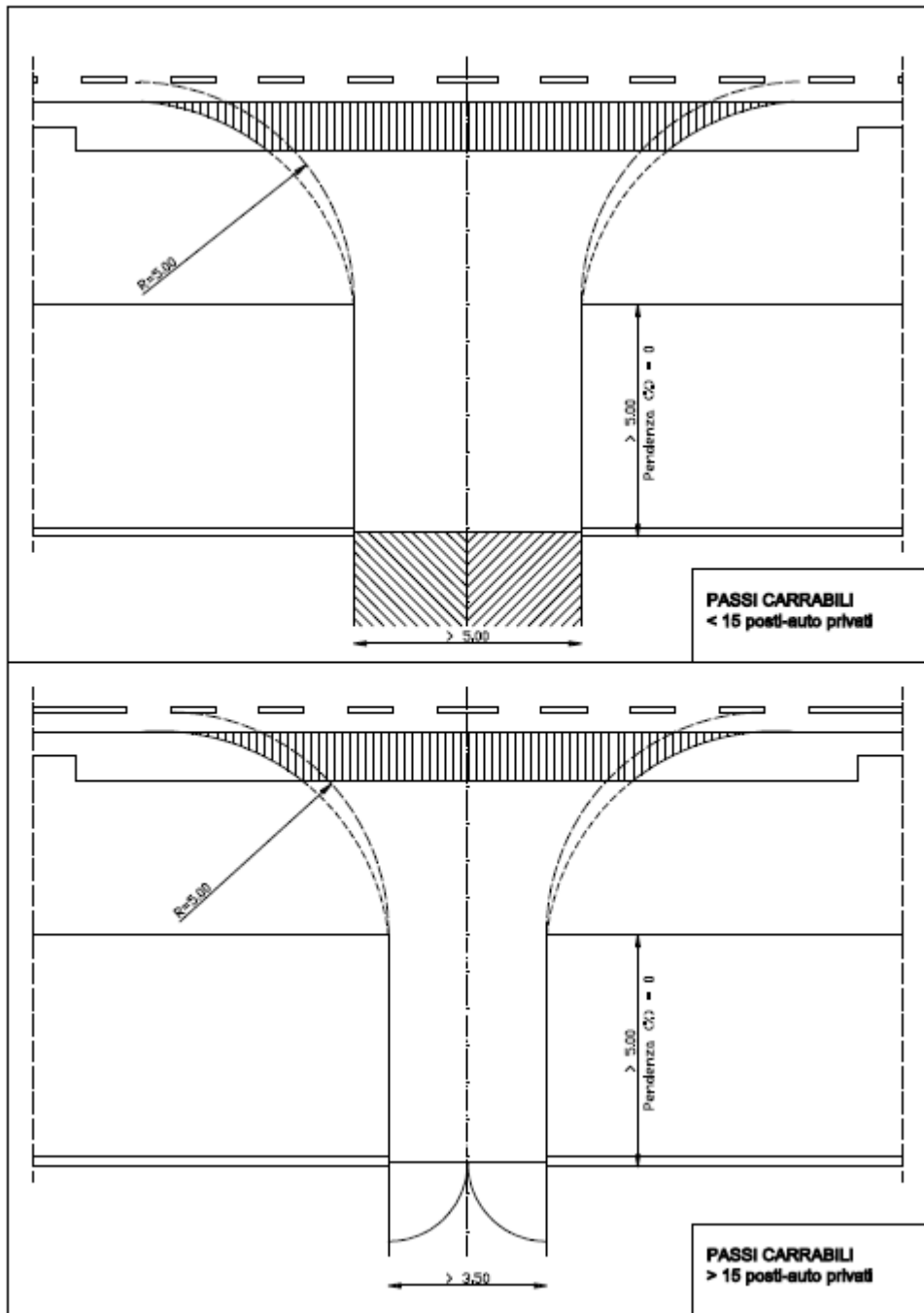
Nel caso a) è preferibile non interrompere la continuità del piano del marciapiede in corrispondenza del passo carrabile, al fine di favorire i pedoni e le persone con difficoltà motorie.

In ogni caso, la pavimentazione del marciapiede nel tratto attraversato dal passo carrabile deve preferibilmente essere eseguita con l'impiego di materiale diverso per tipo e/o colore, al fine di far percepire la promiscuità d'uso dell'area sia ai pedoni che agli altri utenti del passo carrabile.

In genere è opportuno distinguere l'accesso pedonale da quello carrabile. Per insediamenti suscettibili di affollamento (scuole, ospedali, teatri, cinematografi, grandi magazzini, ecc.) i passi carrabili e gli accessi pedonali devono essere fisicamente separati.

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

Nel caso di transito sistematico e frequente di veicoli pesanti è da prevedere una larghezza minima del passo carrabile di 8,00 - 10,00 m ed innesti sulla carreggiata con raccordo circolare di 7 m, nonché un'ampiezza dell'area interna che permetta, oltre allo stazionamento, anche l'eventuale manovra di inversione di marcia dei veicoli, al fine di evitare operazioni di retromarcia sulla strada. Per l'apertura di nuovi passi carrabili su strade esistenti, l'ampiezza dell'accesso non dovrà essere inferiore a 2,5 m. e comunque non dovrà essere di dimensioni tali da richiedere, per l'uscita dei veicoli, una modifica nella preesistente regolamentazione della circolazione. Solo in casi eccezionali, qualora la carreggiata abbia dimensioni inferiori a 5 m e non sia fisicamente possibile ampliare le dimensioni del passo carrabile, il richiedente può presentare istanza al competente ufficio per l'apposizione del divieto di sosta nel tratto di strada antistante il passo carrabile. L'installazione della relativa cartellonistica sarà a cura e spese del richiedente e potrà essere posta in opera solo a seguito di emissione di apposita ordinanza da parte del comando di Polizia Municipale.



Art. 2.14 ACCESSI PARTICOLARI

Gli accessi alle scuole, agli uffici pubblici o ad altri edifici ed impianti ad alta frequentazione (cinema, teatri, stadi, chiese, ecc.) debbono essere ubicati sulla viabilità locale o, eccezionalmente, sulla viabilità interzonale, attivando quelli eventualmente esistenti o realizzandone di nuovi, ove possibile. In caso di impossibilità di dette modifiche, si valuterà, in funzione dell'intensità di uso delle strutture aperte al pubblico, l'opportunità di declassare la strada o di trasferire la stessa attività o, come minimo, di stabilire una efficiente regolamentazione particolare del traffico.

Art. 2.15 CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DELLE INTERSEZIONI STRADALI

Per la progettazione delle intersezioni stradali si rimanda a quanto previsto nel D.M. 19 aprile 2006 Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali. Per la progettazione funzionale delle rotatorie si rimanda a quanto previsto nel D.M. 19 aprile 2006 Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali.

Art.2.16 ROTATORIE

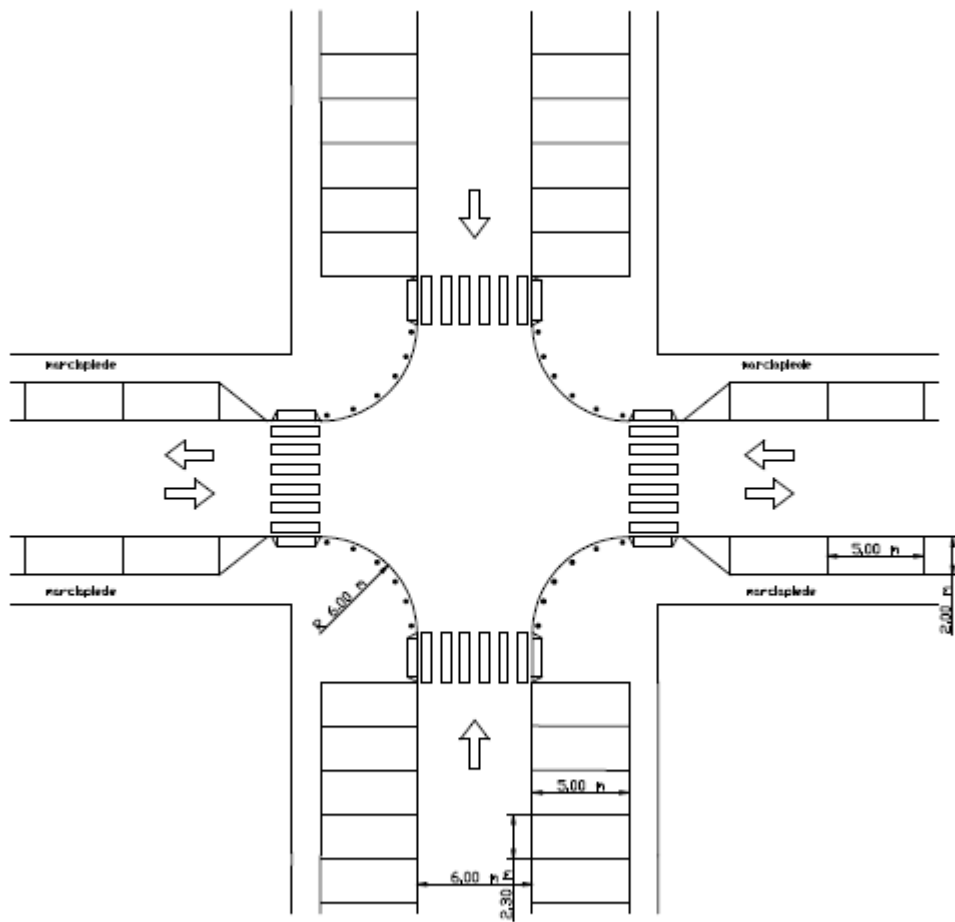
Per quanto riguarda la progettazione architettonica delle stesse si dovrà tenere conto delle caratteristiche delle aree circostanti. L'interno delle rotatorie dovrà essere realizzato preferibilmente a verde con specie arboree che richiedano poca irrigazione al fine di prevenire il consumo di risorse idriche. Ove le condizioni di visibilità lo consentano all'interno della rotatoria potranno essere installati anche manufatti decorativi. Le aree interne alle rotatorie potranno essere date in adozione nell'ambito con le modalità previste nel regolamento comunale per la cura e la gestione dei beni comuni urbani. Nell'ambito di tale collaborazione, a scopo informativo potranno essere installate sulle rotatorie in adozione una targa informativa di dimensioni massime di 40 cm x 40 cm.

Art. 2.17 FASCE LATERALI DI SOSTA

Sosta e fermata dei mezzi privati e dei mezzi pubblici

Tipologie degli spazi di sosta

Gli stalli per la sosta degli autoveicoli possono essere realizzati parallelamente alla carreggiata ("longitudinali"), obliquamente alla carreggiata ("a spina"), e ortogonalmente alla carreggiata ("a pettine"), nel rispetto delle caratteristiche dimensionali riportate negli schemi seguenti. In aree di parcheggio di adeguate dimensioni, possono inoltre essere realizzati stalli di sosta a "doppia spina di pesce incastrata".



| TIPOLOGIE E CARATTERISTICHE DEGLI STALLI DI SOSTA | | | |
|---|--|--------------------------------------|--|
| tipologia L (parallelo) | | 2,00 | |
| Inclinazione 0° | | | |
| larghezza fila sosta 2,00 m. | | | |
| dimensioni stallo 2,00x5,00 | | | |
| largh. min. corsia manovra 3,50 | | 3,50 corsia minima di manovra | |
| capacità posti/metri strada 0,200 | | | |
| tipologia P (pettine) | | 2,30 | |
| Inclinazione 90° | | | |
| larghezza fila sosta 5,00 m. | | | |
| dimensioni stallo 2,30x5,00 | | | |
| largh. min. corsia manovra 6,00 m. | | 6,00 corsia minima di manovra | |
| capacità posti/metri strada 0,434 | | | |
| tipologia S (spina) | | 3,25 | |
| Inclinazione 45° | | | |
| larghezza fila sosta 4,80 m. | | | |
| dimensioni stallo 2,30x5,00 | | | |
| largh. min. corsia manovra 3,50 m. | | >3,50 corsia minima di manovra | |
| capacità posti/metri strada 0,295 | | | |

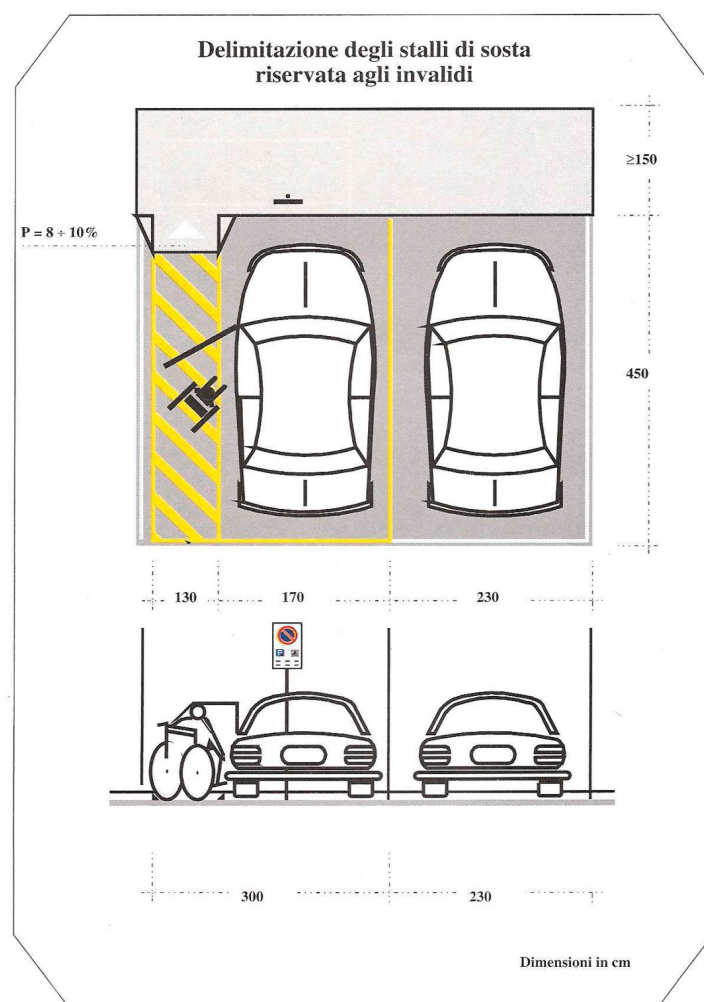
Figura 1: Tipologie e caratteristiche degli stalli di sosta

Parcheeggi per disabili

Nelle figure che seguono sono riportati gli schemi tipo dei parcheggi per disabili in funzione della disposizione degli stalli per la sosta (longitudinali, a spina, a pettine).

Nell'ambito dei parcheggi o delle attrezzature per la sosta, devono essere previsti, nella misura di 1 ogni 50 o frazione di 50, posti auto di larghezza non inferiore a m 3,20, e riservati gratuitamente ai veicoli al servizio di persone disabili.

Se il parcheggio si trova ad un piano diverso da quello del marciapiede il collegamento con lo stesso deve avvenire con opportune rampe.



disabili

Figura 2: Schema stalli di sosta riservati ai disabili

Fermate BUS

La fermata deve essere facilmente accessibile da tutti e opportunamente segnalata. E' opportuno che sia sempre garantito un buon livello di illuminazione in prossimità della fermata. Gli arredi della fermata devono essere preferibilmente posizionati in una zona attrezzata esterna al percorso pedonale. Qualora ciò non sia possibile per carenza di spazio fisico l'arredo (pensilina) potrà essere collocato nel percorso pedonale, in modo tale da lasciare una larghezza libera di almeno 1 metro tra il più vicino ingombro verticale della pensilina e il bordo esterno del percorso verso la carreggiata.

Le fermate devono essere poste preferibilmente dopo l'area di intersezione ad una distanza non minore di 20 m. Se il numero delle linee e la frequenza delle corsie causa accumulo di mezzi in modo da costituire intralcio per l'area di intersezione, la fermata deve essere anticipata prima dell'area di intersezione ad una distanza non minore di 10 m.

Eventuali deroghe per impedimenti infrastrutturali o particolari altre motivazioni verranno valutate caso per caso in sede di rilascio dell'autorizzazione. Qualora vi sia una manifesta necessità, la fermata dell'autobus può essere adeguatamente dotata di sistemi di protezione per incanalare i pedoni e per impedire la sosta nella zona di fermata. Le pendenze longitudinali e trasversali massime del piano stradale in corrispondenza ai punti di fermata degli autobus, non devono di norma superare rispettivamente il 5% e l'1%. In base all'esperienza per la pendenza longitudinale è comunque opportuno non superare il 3%. Nelle figure che seguono sono riportati schemi tipo per la fermata BUS, che può essere organizzata in piazzole di sosta esterne alla carreggiata in sede propria o lungo la carreggiata stessa.

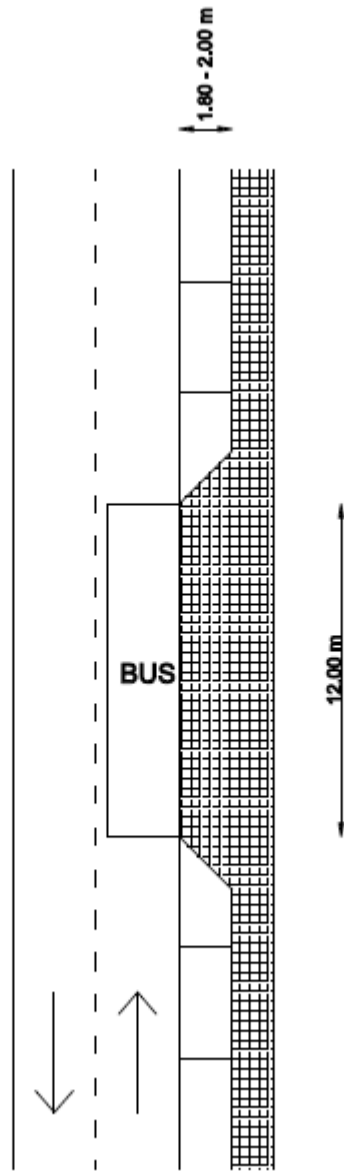


Figura 3:Fermata in carreggiata con penisola

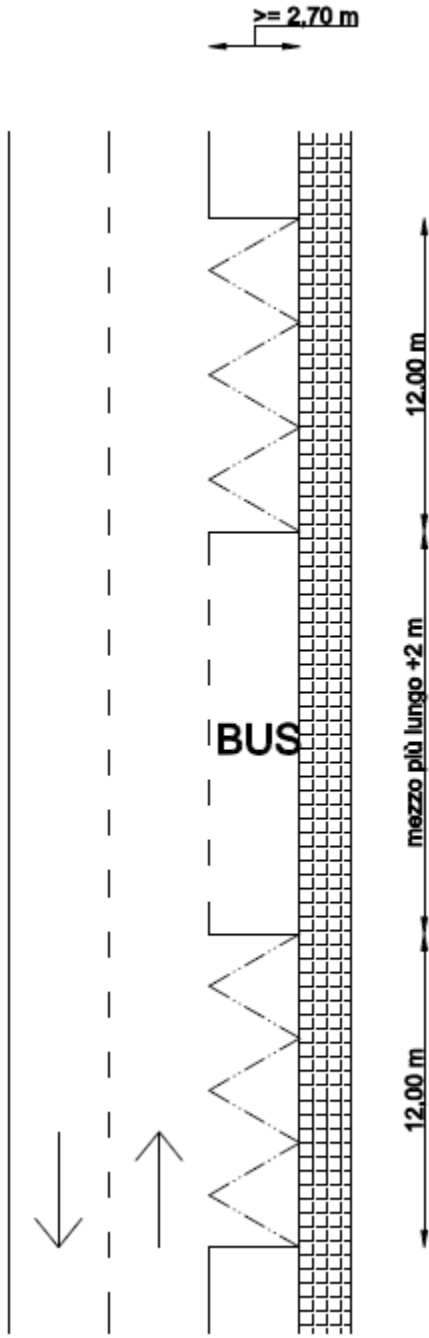


Figura 4: Fermata in carreggiata con veicoli in sosta

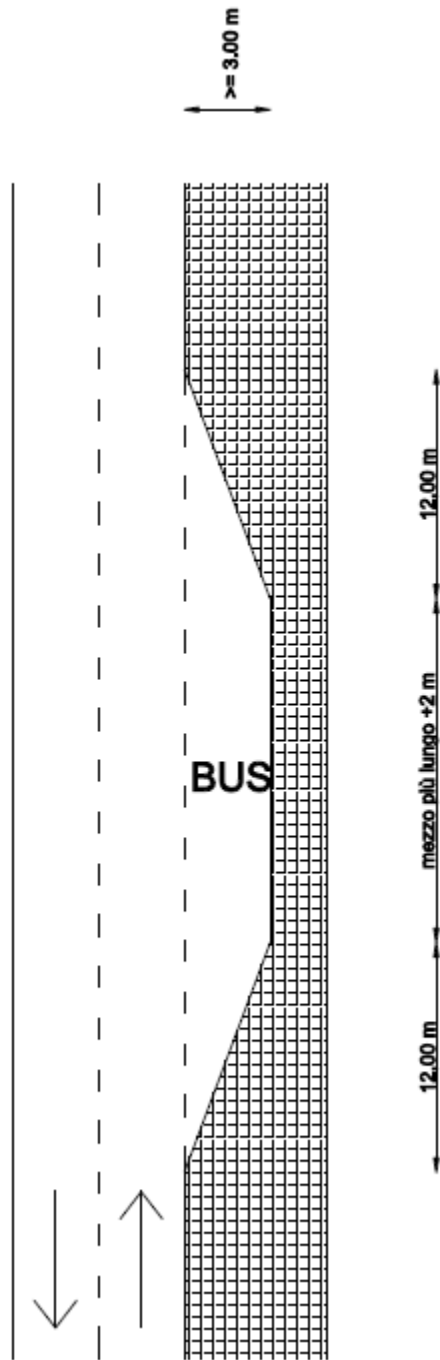


Figura 5: Fermata in sede propria

Art.2.18 ELEMENTI PER LA MODERAZIONE DEL TRAFFICO

Definizione

Gli elementi per la moderazione del traffico sono costituiti da quegli interventi sulla geometria o sulla pavimentazione della strada, che inducono gli utenti a moderare la velocità ed in generale ad adottare comportamenti di guida più consoni alle norme del Codice della Strada.

Bande trasversali ad effetto ottico e ad effetto acustico/vibrotorio

Su tutte le strade, escluso le locali, per tutta la larghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato, si possono adottare sistemi di rallentamento della velocità costituiti da bande trasversali ad effetto ottico, acustico o vibrotorio, ottenibili con opportuni mezzi di segnalamento orizzontale o trattamento della superficie della pavimentazione.

I sistemi di rallentamento ad effetto ottico sono realizzati mediante applicazione in serie di almeno 4 strisce bianche rifrangenti con larghezza crescente nel senso di marcia e distanziamento decrescente. La prima striscia deve avere una larghezza di 20 cm, le successive con incremento di almeno 10 cm di larghezza.

I sistemi di rallentamento ad effetto acustico sono realizzati mediante irruvidimento della pavimentazione stradale ottenuta con la scarificazione o incisione superficiale della stessa o con l'applicazione di strati sottili di materiale in rilievo in aderenza, eventualmente integrato con dispositivi rifrangenti. Tali dispositivi possono anche determinare effetti vibratorii di limitata intensità.

Dossi artificiali

I dossi artificiali sono costituiti da elementi in rilievo prefabbricati o da ondulazioni della pavimentazione a profilo convesso con superficie antisdrucchiabile. Applicati trasversalmente alla carreggiata stradale, obbligano i veicoli a sormontarli a velocità ridotta.

Possono essere posti in opera solo su strade locali e, in casi di particolare necessità, anche su strade interzonali. Ne è vietato l'impiego sulle strade che costituiscono itinerari preferenziali dei veicoli normalmente impiegati per servizi di soccorso o di pronto intervento.

Per le specifiche tecniche si rimanda all'art. 179 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada.

Disassamento planimetrico della carreggiata (Chicane o gimcana)

Tale accorgimento si applica nei casi in cui si ha un lungo rettilineo o si è in prossimità di luoghi particolarmente affollati (scuole, zone pedonali, ecc.). Si tratta della realizzazione di opportuni disassamenti delle corsie rispetto all'asse stradale, al fine di indurre un rallentamento di tutti i veicoli e quindi aumentare le condizioni di sicurezza della strada.

Il disassamento si può ottenere anche grazie al parcheggio alternato.

In genere tale elemento di moderazione si può applicare dalle strade di quartiere fino alle strade locali.

Cul de sac

La strada a fondo cieco (cul de sac) si utilizza principalmente nei quartieri residenziali e rappresenta un sistema efficace per impedire il traffico di attraversa-

mento e contemporaneamente per favorire la mobilità dei pedoni, dei ciclisti ed il gioco dei bambini in strada.

Il cul de sac va dimensionato opportunamente a seconda dei mezzi che vi possono transitare; deve infatti permettere che un mezzo possa effettuare in modo agevole un'inversione a U. Se vi devono transitare i mezzi per la raccolta dei rifiuti urbani, il diametro esterno non deve essere inferiore a 22m. Per i mezzi privati normali sono sufficienti 18 m di diametro esterno.

Restringimento della carreggiata con isola centrale

Anche l'isola salvagente può essere utilizzata come elemento per la moderazione del traffico, in quanto ha la duplice funzione di moderare la velocità, provocando un restringimento fisico e visivo del campo stradale, e di protezione dei pedoni.

Le isole a raso sono realizzate mediante strisce di colore bianco, ovvero con chiodi a larga testa, od emisfere. Queste ultime devono avere un profilo schiacciato con diametro variabile da 30 a 50 cm e devono essere di colore bianco.

Le isole permanenti possono essere realizzare mediante getto di calcestruzzo o pietra da taglio o altro materiale e con sistemazione interna a prato. I cigli possono essere del tipo a barriera o del tipo sormontabile. Per le altre specifiche tecniche si rimanda all'art. 17.2.3 del Titolo IV°.

Innalzamenti della carreggiata

Il rialzo della carreggiata si ottiene modificando il profilo longitudinale della strada.

L'innalzamento della pavimentazione stradale può essere realizzato in zone particolarmente problematiche come le intersezioni o in prossimità di passaggi pedonali.

Strette

Su trade locali ed interzonali si possono realizzare opportuni restringimenti puntuali della carreggiata fino ad una larghezza minima di 2,75 m per le strade locali e 3,25 m per quelle interzonali. La lunghezza massima della stretta è di 10 m. Tali restringimenti devono essere regolati con senso unico alternato. L'applicazione delle strette sugli itinerari percorsi dal trasporto pubblico è da valutare con particolare attenzione.

Questi restringimenti, che possono essere costituiti dall'estensione dei marciapiedi verso la carreggiata, permettono un uso promiscuo della via e favoriscono l'ampliamento degli spazi pedonali, la piantagione di alberi e l'organizzazione della sosta necessaria agli usi locali.

Rotatorie

Le rotatorie possono essere utilizzate come elemento di moderazione del traffico per interrompere lunghi e pericolosi rettilinei, per rafforzare l'impatto visivo ed il ruolo delle intersezioni, per rallentare i veicoli in prossimità dell'intersezione. Possono essere realizzate anche rotatorie "compatte" laddove la tipologia di veicoli in transito lo consenta.

Dissuasori di sosta

I dissuasori di sosta sono dispositivi atti ad impedire la sosta di veicoli in aree o zone determinate. Essi possono essere utilizzati per costituire un impedimento

materiale alla sosta abusiva. Tali dispositivi devono armonizzarsi con gli arredi stradali ed assolvere anche a funzioni accessorie quali la delimitazione di zone e percorsi pedonali, la protezione degli attraversamenti pedonali e delle fermate BUS, delle aree di parcheggio riservate, delle zone verdi, delle aiuole e spazi destinati ad altri usi. La loro installazione deve comunque sempre garantire condizioni di sicurezza per i pedoni e per i veicoli. Non devono costituire un insidia e devono essere resi visibili in ogni condizione.

Attraversamenti pedonali rialzati

Attraversamento pedonale rialzato L'attraversamento pedonale rialzato consiste in una sopraelevazione della carreggiata, con rampe di raccordo nel senso longitudinale alla marcia dei veicoli, realizzata per dare continuità (di quota) al marciapiede ed al percorso pedonale in corrispondenza di un attraversamento pedonale. Nell'attraversamento pedonale rialzato la precedenza del pedone sui veicoli in transito viene sancita anche fisicamente; non è il pedone che scende dal marciapiede per "invadere" la carreggiata utilizzata dai veicoli in transito, ma è il veicolo in transito che sale al livello del marciapiede dove sono in transito i pedoni che hanno la precedenza: nell'attraversamento pedonale rialzato l'intruso è il veicolo. Il rialzamento della carreggiata al livello del marciapiede, in corrispondenza degli attraversamenti pedonali, consente ulteriori benefici in termini di sicurezza ed accessibilità: o modera la velocità dei veicoli in transito; o elimina la necessità di realizzare rampe di accesso

Il rialzamento degli attraversamenti pedonali può essere effettuato soltanto per strade dove la velocità non è superiore ai 50 km/h, ad esempio ambito urbano e strade di quartiere e locali. La pendenza delle rampe di raccordo non deve superare il 15% nel caso di velocità minori o uguali a 50 km/h. Nelle "zone 30", dove la velocità massima dei veicoli in transito è appunto di 30 km/h, la pendenza della rampa di raccordo può essere elevata al 17,5%. Per rendere maggiormente visibile la rampa di raccordo, tra il livello della carreggiata ed il livello del marciapiede, è opportuno prevedere strisce di colore alternato, Bianco/Nero o Giallo/Nero. Occorre prevedere idonea segnaletica verticale di preavviso di rialzamento (cfr. paragrafo 4.9 relativo alla segnaletica verticale). L'ampiezza della zona rialzata deve essere proporzionale all'entità dei flussi pedonali e, comunque, non deve essere inferiore ai 3,50 m, ossia l'ampiezza minima dell'attraversamento più due franchi laterali di almeno 0,50 m ciascuno.

Isola pedonale "salvagente"

L'isola pedonale "salvagente" è la parte di strada, opportunamente delimitata e protetta, destinata al riparo ed alla sosta dei pedoni, durante l'attraversamento della carreggiata. La sua funzione è quella di dividere e separare i tratti di carreggiata da attraversare, con l'obiettivo di aumentare la sicurezza e la protezione dei pedoni che si accingono ad attraversarla. L'isola salvagente riduce i tempi di permanenza dei pedoni sulla carreggiata dove si verificano i conflitti tra pedone e veicolo, e fa in modo che ci sia conflitto con una sola corrente di traffico per volta. L'isola salvagente può anche essere di ausilio nella determinazione della durata ottima delle fasi semaforiche; ad esempio: in caso di cicli semaforici troppo lunghi (> 120 sec), l'inserimento di un'isola salvagente, con la riduzione dei tempi di verde pedonale, può consentire una riduzione nella durata del ciclo, anche se il pedone è costretto ad attraversare in due tempi. L'isola salvagente rappresenta una canalizzazione delle correnti di traffico, determinando

anche una riduzione della velocità dei veicoli in transito, con ulteriori benefici per la sicurezza

La realizzazione di un'isola salvagente è consigliabile nel caso di attraversamento pedonale con più di tre corsie e, comunque, è obbligatoria nel caso di più di cinque corsie da attraversare. Il dimensionamento dell'isola pedonale deve essere proporzionale all'entità dei flussi pedonali che l'impegnano; per la loro progettazione sono richieste precise indicazioni soprattutto dal punto di vista della segnaletica orizzontale e verticale. In particolare, l'approssimarsi di un'isola pedonale e la sua migliore visibilità devono essere segnalati da:

- strisce bianche continue, di sufficiente lunghezza e opportuna zebratura, nella parte di pavimentazione stradale che precede la testata dell'isola;
- opportuni elementi sporgenti dal piano viabile nella zona zebrata;
- strisce verticali, gialle rifrangenti e nere, in corrispondenza dei cigli delle isole salvagente;
- dispositivi a luce propria o riflessa, di colore giallo, in corrispondenza delle testate dell'isola pedonale.

L'isola pedonale è consigliabile nella tipologia a raso, al livello della carreggiata. Possono prevedersi isole pedonali rialzate solo in caso di profondità maggiori di 3,50 m, spazio necessario per la corretta realizzazione delle due rampe di accesso per passeggini e sedie a ruote. Di particolare interesse è la soluzione cosiddetta "staggered crossing", che prevede uno sfalsamento longitudinale, nel senso di marcia dei veicoli, dei due tratti che il pedone deve attraversare e la realizzazione di una idonea isola centrale, adeguatamente protetta, dove il pedone è al sicuro durante il periodo che intercorre tra il primo e il secondo tratto da attraversare.

La realizzazione di questa tipologia di isola pedonale, consentendo un'ampia zona di attesa, è consigliata quando i flussi pedonali sono elevati. Inoltre, in caso di elevati flussi veicolari e pedonali, è preferibile che per la protezione dei pedoni, nei confronti dei veicoli in transito, si adottino delle ringhiere di separazione alte almeno 1,00 m, in alternativa ai cordoli.

Schema riepilogativo dell'utilizzo degli elementi di moderazione del traffico

| | Velocità legale (Km/h) | | |
|--|------------------------------------|-----------------|-----------------|
| | <70 | <50 | <30 |
| | Classi funzionali di strade urbane | | |
| Tipologie principali di elementi di moderazione del traffico | Tipo "d" | Tipo "e" | Tipo "f" |
| 1. Rallentatori ottici e bande sonore | x | x | |
| 2. Dossi artificiali | | | x |
| 3. Porte di accesso: elementi verticali con restringimenti della carreggiata, ecc. | | x | x |
| 4. Rotatoria con priorità ai veicoli circolanti nell'anello | x | x | |
| 5. Disassamento planimetrico dell'asse stradale | x | x | x |

| | | | |
|--|--|---|---|
| 6. Rotatoria compatta con priorità ai veicoli circolanti nell'anello | | X | X |
| 7. Restringimento della carreggiata con isola centrale | | X | X |
| 8. Restringimento della carreggiata | | X | X |
| 9. Pavimentazione stradale rialzata | | X | X |
| 10. Dissuasori di sosta | | X | X |
| 11. Chiusura di strada – cul de sac | | | X |
| 12. Impiego di più elementi di moderazione del traffico | | | X |
| 13. Attraversamenti pedonali rialzati | | x | x |

Art.2.19 PERCORSI E ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

Percorsi pedonali

Andamento

I percorsi devono avere un andamento quanto più possibile semplice, regolare e diretto, essere privi di strozzature e ostacoli, sia sul piano orizzontale che su quello verticale, che permettano un utilizzo comodo e sicuro in entrambe le direzioni.

Caratteristiche dimensionali

Su ogni tipo di nuova strada devono essere realizzati percorsi pedonali aventi larghezza minima di 1,50 m, con tratti più ampi (1,80 – 2,00 m) nei punti di più intenso traffico pedonale; devono essere sgombri da ostacoli fino ad un'altezza minima di 2,10 m.

Su tutte le strade la larghezza utile potrà essere ridotta a 1,00 m in caso di mancanza di spazio.

Tutti i percorsi pedonali, rialzati o a raso, devono essere liberi da oggetti di qualsiasi natura, sia a carattere temporaneo che permanente, che ne riducano le dimensioni (salvo quanto previsto dagli art.13.3, 21,26).

Pendenze

La pendenza longitudinale non deve superare di norma il 5%.

La pendenza trasversale non deve superare l'1%.

Dislivello

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

La differenza di quota senza ricorso a rampe non deve superare i 2,50 cm e deve essere arrotondata o smussata.

I percorsi pedonali con dislivello rispetto al piano carrabile superiore a 20 cm devono essere protetti da idoneo parapetto.

Pavimentazione

La pavimentazione delle aree e dei percorsi pedonali deve essere in materiale antisdrucchiolevole, compatto ed omogeneo.

Negli spazi non dotati di riferimenti fisici continui (piazze, slarghi, ecc.) oppure in corrispondenza delle fermate BUS, è opportuno completare la pavimentazione con materiali differenziati e/o colorazioni che possano facilitare l'orientamento dei disabili e degli ipovedenti.

Al fine di agevolare i disabili visivi la pavimentazione dovrà avere particolari rilievi percepibili al passaggio.

Non sono ammesse fessure, in griglie o altri manufatti, con larghezza o diametro superiore a cm 2. Inoltre, gli elementi più lunghi costituenti le griglie vanno disposti perpendicolarmente al senso di marcia.

Protezione

I percorsi pedonali situati a lato di corsie riservate ai mezzi di trasporto pubblico devono essere protetti da idonei elementi parapetonali.

Analoghi sistemi di protezione laterali possono essere applicati nei casi di comprovato e mancato rispetto del divieto di sosta su percorso pedonale.

Attraversamenti pedonali

Definizione

Gli attraversamenti pedonali sono infrastrutture realizzate per dare continuità ai percorsi pedonali sulle intersezioni e per consentire l'attraversamento delle carreggiate stradali nel rispetto delle condizioni di sicurezza.

Gli attraversamenti possono essere:

- a raso non semaforizzati
- a raso semaforizzati

Caratteristiche dimensionali

Gli attraversamenti pedonali a raso sono evidenziati sulla carreggiata mediante zebature con strisce bianche parallele alla direzione di marcia dei veicoli, di lunghezza:

- pari a 2,50 m sulle strade locali, locali interzonali e sulle strade di quartiere
- pari a 4,00 m sulle strade interquartiere, di scorrimento

La larghezza delle strisce e degli intervalli è di 50 cm.

La larghezza degli attraversamenti pedonali deve essere comunque commisurata all'entità del flusso pedonale, come già evidenziato nel titolo II.

Per favorire la circolazione dei pedoni e in rispetto alle norme sulle barriere architettoniche, gli attraversamenti a raso vanno realizzati prevedendo, sull'intera larghezza del percorso pedonale o comunque per una parte di esso non inferiore a 0,90 m, opportune rampe ed inviti ai cigli dei marciapiedi con pendenza consigliata pari a 8-10%, e comunque non superiore al 15% fino a superare un dislivello massimo di 15 cm.

Sulle strade o piazze percorse da contenuti livelli di traffico gli attraversamenti possono essere realizzati anche con materiale lapideo, utilizzando accostamenti cromatici che rispettino quanto previsto dal vigente CdS.

Isola salvagente

Le isole salvagente devono avere preferibilmente una larghezza di 2,00 m, garantendo comunque una larghezza minima di 1,20 m e devono inoltre essere interrotte in corrispondenza delle strisce pedonali zebrate per una larghezza pari

a quella del passaggio pedonale, onde permettere ai pedoni l'attraversamento a livello della pavimentazione stradale (tagli delle isole di traffico).

Visibilità pedone automobilista

In corrispondenza di ogni attraversamento pedonale è necessario garantire la corretta visibilità tra pedone e auto in movimento in particolare per la sicurezza del pedone. Pertanto in prossimità dell'attraversamento stesso la sede stradale deve essere libera da auto in sosta, arredi o altre attrezzature. In questo senso, sulle strade ove è consentita la sosta, per migliorare la visibilità, da parte dei conducenti, nei confronti dei pedoni che si accingono ad impegnare la carreggiata, gli attraversamenti pedonali devono essere preceduti, nel verso di marcia dei veicoli, da una striscia gialla a zig zag sulla quale è vietata la sosta.

In alternativa, si deve praticare un ampliamento del marciapiede (vedasi figure) verso la carreggiata in corrispondenza dell'attraversamento almeno fino al limite degli stalli di sosta.

Sulle strade con presenza di segnale di "fermarsi e dare precedenza" in prossimità dell'intersezione, l'attraversamento pedonale deve essere tracciato a monte della linea di arresto, lasciando uno spazio libero di almeno 5 m. In tale caso e in presenza di traffico intenso, i pedoni devono essere incanalati verso l'attraversamento pedonale attraverso opportuni sistemi di protezione.

In corrispondenza dei passi carrabili, l'attraversamento può essere realizzato in continuità con il piano rialzato del marciapiede secondo le modalità e le condizioni previste all'art. 14 del presente regolamento.

Impianti semaforici

Gli impianti semaforici con avvisatori acustici per non vedenti devono essere dotati con pulsante a chiamata, in modo che la sequenza delle fasi si attuerà per una sola volta in corrispondenza del primo ciclo utile successivo alla chiamata.

Le segnalazioni acustiche per non vedenti prevedono tre fasi:

- una fase con emissione di un suono ad intermittenza con frequenza di 60 impulsi per il via libera (verde);
- una fase con emissione di suono ad intermittenza con frequenza di 120 impulsi per l'arresto o lo sgombero dell'attraversamento (giallo), con durata sufficiente ai pedoni (in particolare non vedenti) per completare l'attraversamento (velocità massima pedonale di calcolo = 1 m/s);
- un'ultima fase con assenza di suono per l'arresto dei veicoli (rosso)

Le lanterne semaforiche pedonali devono essere installate su pali posti su marciapiede od in corrispondenza di isole di canalizzazione o di salvagente, in modo da non costituire intralcio ai pedoni.

Illuminazione

Al fine di mantenere la visibilità anche in situazione notturna o di nebbia, si deve evitare che gli attraversamenti vengano a trovarsi in zone d'ombra; qualora non sia prevista l'illuminazione della strada, i passaggi pedonali devono comunque essere illuminati.

TITOLO III - ITINERARI CICLABILI

Art. 3.1 ITINERARI CICLABILI

A norma dell'art.1 D.M. 30 novembre 1999, n.557, per itinerario ciclabile si intende un percorso stradale utilizzabile dai ciclisti, costituito da piste ciclabili o ciclopedonali, ovvero da corsie ciclabili ricavate sulla carreggiata stradale, od anche da percorsi promiscui con i veicoli a motore.

Per la progettazione delle piste ciclabili e le caratteristiche tecniche si rimanda a quanto previsto nel Decreto ministeriale 30 novembre 1999, n.557, "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili" e a quanto previsto nel Ncs e smi.

A norma dell'art. 4, comma 4 del sopraddetto decreto, gli standard funzionali relativi alla realizzazione delle piste ciclabili non si applicano ai percorsi promiscui, identificati per dare continuità ai corrispondenti itinerari. Gli eventuali interventi di protezione, realizzati su tali percorsi, non ricadono nella fattispecie della corsia ciclabile.

Al fine di rendere efficace l'obbligo di circolazione sulle piste ciclabili (cfr. c.9 art.182 CdS¹), la denominazione di corsia o pista ciclabile è subordinata all'effettivo rispetto degli standard prescritti dal D.M.557/99.Delle modalità da utilizzarsi per rappresentare tale obbligo si tratta più oltre .

La rete ciclabile di Rosignano è formata da un sistema di itinerari primari (rete portante) e da una maglia di distribuzione (rete di supporto).

Gli standard progettuali in tale manuale definiti rappresentano una prescrizione vincolante, a meno di ben evidenti e non altrimenti superabili ragioni da motivarsi da parte del progettista, e comunque non derogabili per la realizzazione della rete portante.

Le piste ciclabili possono essere realizzate:

a) su sede propria, ad unico o doppio senso di marcia, qualora la loro sede sia fisicamente separata da quelle relative ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali rialzati della larghezza minima di 50cm.

b) su corsie riservate, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata in destra rispetto a quest'ultima corsia.

Se l'ampiezza del marciapiede lo consente, possono essere realizzate piste ciclabili su corsie in genere di opposto senso di marcia ubicate sul lato del marciapiede verso la carreggiata stradale.

Art. 3.2 CARATTERISTICHE ARCHITETTONICHE DELLE PISTE CICLABILI

La pavimentazione delle piste ciclabili del comune di Rosignano Marittimo dovrà essere realizzata in asfalto preferibilmente resinato di colore rosso se si tratta di tratti facenti parte della ciclovia tirrenica, di altro colore se si tratta di percorsi non rientranti in quest'ultima.

Il cordolo spartitraffico se di dimensioni comprese tra 50 cm ed 1 metro dovrà essere realizzato in betonelle colorate e, qualora le dimensioni lo consentano, potranno essere previsti degli elementi di decoro all'interno dello spartitraffico. Se le dimensioni dello spartitraffico superano 1 metro sarà possibile realizzarlo con aiuole verdi, eventualmente arricchite con siepi o alberature di piccolo fusto.

Art. 3.3 PARCHEGGIO PER VELOCIPEDI

Ogni progetto di pista ciclabile deve essere corredato dall'individuazione dei luoghi e delle attrezzature necessarie a soddisfare la domanda di sosta per velocipedi.

L'ubicazione delle rastrelliere per biciclette dovrà privilegiare luoghi di interesse collettivo che siano fonte di attrazione.

Inoltre, in ogni nuova area destinata a parcheggio pubblico ubicata in prossimità delle piste ciclabili, va prevista una superficie da destinare alla sosta per le biciclette e idoneamente attrezzata con rastrelliere, in un rapporto di 1 posto bicicletta ogni 5 posti auto.

Art. 3.4 PISTE CICLABILI IN PROSSIMITA' FERMATE BUS

Le piste ciclabili non devono impedire ai mezzi di trasporto pubblico l'accostamento alla zona di attesa dei passeggeri.

Pertanto le piste ciclabili in prossimità delle fermate bus dovranno subire una variazione del percorso passando sul retro della fermata.

In alternativa ed in second'ordine e in particolari ambiti, si dovranno predisporre opportune rampe per l'accesso delle biciclette alla piattaforma di attesa dei passeggeri al fine di dare continuità al percorso ciclabile. Prima di accedere alle rampe occorre attrezzare le piste ciclabili di opportuna segnaletica che definisca l'inizio della precedenza ai pedoni nei confronti dei ciclisti.

Art. 3.5 ATTRAVERSAMENTI CICLABILI

Per le caratteristiche tecniche degli attraversamenti ciclabili si rimanda a quanto previsto nelle norme del Ncs e relativo regolamento.

TITOLO IV - DISCIPLINE DELLE ALTRE OCCUPAZIONI DELLA SEDE STRADALE

Art. 4.1 IMPIANTI PUBBLICITARI

L'occupazione del suolo pubblico da parte di impianti pubblicitari di qualsiasi tipo deve essere concessa dall'Amministrazione comunale. Il rilascio della concessione è subordinato al rispetto delle norme del Codice della Strada e del suo Regolamento di esecuzione, del Regolamento Edilizio, del Regolamento per l'imposta comunale sulla pubblicità e per il diritto sulle pubbliche affissioni, del Regolamento per l'applicazione del canone per l'occupazione di spazi ed aree pubbliche.

Art. 4.2 EDICOLE E CHIOSCHI

Nei centri abitati, l'occupazione dei marciapiedi da parte di chioschi, edicole può essere consentita fino ad un massimo della metà della loro larghezza, purché in adiacenza dei fabbricati e sempre che rimanga libera una zona per la circolazione dei pedoni larga non meno di 2 m. In ogni caso non possono essere installati chioschi o edicole a meno di 15 m dall'area di intersezione.

Nelle zone di rilevanza storico-ambientale, ovvero quando sussistano particolari caratteristiche geometriche della strada, il Comune, limitatamente alle occupazioni già esistenti alla data di entrata in vigore del Codice (gennaio 1993), può autorizzare l'occupazione dei marciapiedi a condizione che sia garantita una larghezza libera per la circolazione dei pedoni e delle persone con limitata o impedita capacità motoria di almeno 1,00 m. In ogni caso il percorso pedonale sovraccitato deve risultare libero da oggetti, anche di natura temporanea, facenti parte delle attrezzature del chiosco o dell'edicola.

Art. 4.3 ALTRE INSTALLAZIONI

Ogni altra occupazione del suolo pubblico (panchine, cabine telefoniche, cestini portarifiuti, vasi, cassonetti per la raccolta dei rifiuti, cassette postali, parcometri, attrezzature Telecom, distributori automatici, ecc.) deve essere subordinata a concessione o autorizzazione dell'Amministrazione Comunale nel caso di richiesta da parte di privati e aziende pubbliche, per quanto riguarda installazioni da parte di enti pubblici è richiesto un nulla osta su progetto.

In ogni caso il rilascio dell'autorizzazione (o concessione) è subordinato al rispetto delle norme del Codice della Strada e del suo Regolamento di esecuzione, del Regolamento Edilizio e del regolamento sui dehors, del Regolamento per l'imposta comunale sulla pubblicità e per il diritto sulle pubbliche affissioni, del Regolamento per l'applicazione del canone per l'occupazione di spazi ed aree pubbliche.

Art. 4.4 IMPIANTI TECNOLOGICI FISSI

A questa categoria appartengono tutte quelle opere o infrastrutture che occupano permanentemente la sede stradale: semafori, pali di sostegno della linea

elettrica, paline per il servizio di trasporto pubblico, pali di sostegno della segnaletica stradale, armadi di raccolta per le utenze, cassette postali, ecc....

La collocazione di tale tipologia di impianti sulla carreggiata è, nella generalità dei casi, vietata.

In assenza di marciapiede, e' consentito il posizionamento ai margini della strada, purché non sia di intralcio o pericolo alla circolazione dei veicoli e purché permetta il passaggio dei pedoni .

E' consentita l'ubicazione sul marciapiede, purché vengano rispettate le seguenti norme:

- il palo sia collocato in modo da lasciare lo spazio di 1,50 m per il passaggio di un pedone e di una sedia a rotelle. Solo in caso di effettiva necessita' lo spazio può essere ridotto a 90 cm. Per larghezze inferiori sono da studiare sistemi alternativi di realizzazione così da non creare situazioni di pericolo per la viabilità pedonale;
- in prossimità delle intersezioni e degli attraversamenti pedonali e' necessario disporli in numero e con distanze tali da non intralciare il passaggio dei pedoni;
- possono essere collocati ai margini dei marciapiedi, o sul ciglio esterno (lato strada) o su quello interno (lato edifici), così da non interrompere la continuità del marciapiede. Se ciò non e' possibile può essere collocato al centro del marciapiede, purché adeguatamente segnalato e purché ai suoi lati siano rispettati gli spazi sopra indicati per il passaggio dei pedoni.

Art.4.5 AUTORIZZAZIONE ALL'INSTALLAZIONE DI ELEMENTI FISSI SULLA CARREGGIATA STRADALE

Qualunque installazione sulla carreggiata stradale deve essere autorizzata ai sensi dell'art.26 del NcS e del relativo regolamento.

Le RICHIESTE da parte di terzi (soggetti privati o altri Enti Pubblici) di installazione di dissuasori di sosta sulla sede stradale di proprietà dell'Amministrazione Comunale devono essere inviate al competente ufficio comunale. Esse devono contenere tutti i dati e le indicazioni necessari ad avviare la procedura autorizzativa (localizzazione, tipologiadi impianto ecc,).

A seguito di presentazione dell'istanza viene effettuato un sopralluogo congiunto tra un tecnico della U.O. competente. e la Polizia Municipale del Comune di Rosignano M.mo.

Qualora si tratti di dissuasori di sosta da installare, questi dovranno essere conformi a quanto autorizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Prot. n. 28581/2008;

Le spese per l'acquisto e la posa in opera degli elementi sono a carico del richiedente;

Il richiedente dovrà comunicare l'inizio dei lavori e, al termine degli stessi, dovrà essere concordato un sopralluogo, con l'Ente proprietario della strada ed U.O. competente, al fine di verificare la rispondenza dell' intervento realizzato a quanto autorizzato

E' altresì a carico del richiedente il rifacimento completo della segnaletica orizzontale eventualmente presente sui piani viabili interessati dagli interventi. Det-

to rifacimento dovrà essere eseguito di concerto con il Comando di Polizia Municipale ed adeguato alle indicazioni contenute nel Nuovo Codice della Strada; l'autorizzazione è rilasciata entro 30 gg dal ricevimento della domanda e la sua durata è di anni uno.

Il provvedimento sarà trasmesso al richiedente e, contestualmente, all'U.O. Gestione Entrate ai fini della determinazione del canone per le concessioni permanenti "COSAP" (Canone Occupazione Spazi ed Aree Pubbliche): sarà poi a cura di tale U.O. trasmettere al richiedente la documentazione per il pagamento della quota annuale del canone.

Art. 4.6 AUTORIZZAZIONE INSTALLAZIONE PALINE FERMATA AUTOBUS

I servizi di Trasporto Pubblico Locale possono essere svolti a seguito di autorizzazione amministrativa rilasciata dai competenti uffici comunali secondo le modalità e i criteri previsti nel presente regolamento; allo stesso modo, necessitano di autorizzazione le nuove fermate di Trasporto Pubblico Locale e l'apposizione delle relative paline. Le suddette autorizzazioni devono essere rilasciate sulla base delle normative vigenti in materia,

l'Ufficio competente al rilascio della autorizzazione richiede il parere/nulla osta all'U.O. Polizia Municipale del Comune di Rosignano M.mo; nel caso in cui le strade interessate dal nuovo percorso o dalla nuova fermata non siano di proprietà dell'Amministrazione Comunale, dovrà essere richiesto apposito parere/nulla osta all'Ente competente della strada stessa.

Nel caso in cui le Linee di Trasporto Pubblico Locale oggetto del nuovo percorso o la fermata oggetto di nuova installazione, riguardino anche (o soltanto) il Servizio Extra-Urbano, sarà essere effettuato un sopralluogo congiunto tra l'U.O. Urbanizzazioni primarie, mobilità e difesa del suolo, la Polizia Municipale e la Provincia di Livorno "Osservatorio Provinciale della Mobilità": a seguito del sopralluogo dovrà essere dunque rilasciato anche apposito parere/nulla osta da parte della Provincia stessa.

A seguito della ricezione di tutti i pareri positivi/nulla osta necessari, ed accertata la regolarità tecnica in ordine al riconoscimento ai fini della sicurezza e della regolarità del servizio, della idoneità del percorso e della ubicazione delle fermate in relazione anche alle caratteristiche dei veicoli da impiegare, il Responsabile del competente ufficio AUTORIZZA il TRANSITO sulle infrastrutture di competenza Comunale sul nuovo PERCORSO e/o all'INSTALLAZIONE DI PALINE DI FERMATA,. All'Autorizzazione deve essere allegata idonea documentazione grafica integrativa per specificare la localizzazione dei percorsi e delle fermate oggetto dell'autorizzazione stessa.

I provvedimenti devono essere sempre trasmessi alla Provincia di Livorno "Osservatorio Provinciale della Mobilità" ed al destinatario dell'autorizzazione stessa. L'autorizzazione ha durata di 1 anno ed è rinnovabile.

Art.4.7 PUNTI DI VENDITA PER IL COMMERCIO AMBULANTE

Le aree destinate al commercio ambulante sono stabilite dal relativo Piano Comunale.

Nelle revisioni periodiche della localizzazione delle aree destinate al commercio ambulante, 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.

Art. 4.8 MERCATI FISSI GIORNALIERI

I mercati fissi che occupano sedi stradali o piazze sono stabiliti dal relativo Piano Comunale. Le conseguenti ordinanze che disciplinano la circolazione, dovranno prevedere, tra l'altro, regole e provvedimenti per circolazione e per la sosta dei veicoli privati, nonché regole e provvedimenti per il trasporto pubblico urbano ed extraurbano.

Art. 4.9 DISTRIBUTORI DI CARBURANTE

Devono essere garantite le 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.

Sono vietate tutte quelle situazioni 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.

L'ubicazione dell'impianto deve tenere 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.

Criteria 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 un'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. art. 14).

- 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 debbono essere realizzati con varchi monodirezionali.
- 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.

Art. 4.10 AREE DI RISTORO

Ogni occupazione del suolo pubblico da parte di attrezzature connesse alle aree di ristoro (tavolini, sedie, palchi, ombrelloni, gazebo, ...) deve essere autorizzata dall'Amministrazione comunale. Il rilascio dell'autorizzazione è subordinato al rispetto delle norme del Codice della Strada e del suo Regolamento di esecuzione, del Regolamento Edilizio, del Regolamento per l'imposta comunale sulla pubblicità e per il diritto sulle pubbliche affissioni, del Regolamento per l'applicazione del canone per l'occupazione di spazi ed aree pubbliche.

Nei centri abitati, l'occupazione di marciapiedi può essere consentita purché rimanga libera una zona per la circolazione dei pedoni larga non meno di 2 m.

TITOLO V - SISTEMAZIONI A VERDE SU VIABILITA' PUBBLICA

Art. 5.1 PIANTAGIONI E SIEPI

Le sistemazioni a verde devono essere tali da non restringere la carreggiata o costituire ostacolo visivo. Sui marciapiedi deve rimanere libero uno spazio di almeno 1,5 m.

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

Art. 5.2 VEGETAZIONE PRIVATA PROSPICIENTE LA PUBBLICA VIABILITA'

I proprietari confinanti con strade o piazze hanno l'obbligo di mantenere le siepi in modo da non restringere o danneggiare la strada e di tagliare i rami delle piante che si protendono oltre il confine stradale e che nascondono la segnaletica o che ne compromettono comunque la leggibilità dalla distanza e dalle angolazioni necessarie. Qualora per effetto di intemperie o per qualsiasi altra causa vengano a cadere sul piano stradale alberi piantati in terreni laterali o ramaglie di qualsiasi specie e dimensioni, il proprietario di essi è tenuto a rimuoverli nel più breve tempo possibile. Qualora il privato proprietario non provveda a mantenere la vegetazione prospiciente la pubblica via in modo da non recare intralcio al transito pedonale o veicolare, l'amministrazione, provvede ad intimarne il taglio tramite ordinanza dirigenziale. Qualora il proprietario non provveda al taglio entro 30 giorni dalla notifica dell'ordinanza, l'esecuzione dell'intervento sarà fatta d'ufficio e le spese addebitate al proprietario inadempienti

Art. 5.3 VERDE SUGLI SVINCOLI E NELLE ROTATORIE

All'interno delle isole spartitraffico e delle rotatorie stradali il verde deve essere mantenuto in modo tale da non ostruire la visibilità sull'intersezione stradale. Qualora la rotatoria o l'aiuola siano affidate in adozione a terzi sulla base del regolamento di cura e gestione dei beni comuni urbani, ed il verde non sia mantenuto secondo quanto previsto nel presente titolo, il competente ufficio comunale provvederà a revocare l'affidamento in adozione e ad eseguire direttamente gli interventi di manutenzione.

TITOLO VI - ATTIVITA' SULLA PUBBLICA VIABILITA'

Art. 6.1 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 di trasporto interessato al carico-scarico deve sostare negli spazi destinati alla sosta o in quelli specifici per il carico-scarico, ove esistenti e definiti con apposita ordinanza sindacale, senza occupare marciapiedi o piste ciclabili.

Per quanto concerne il carico e lo scarico delle merci in Z.T.L. è fissata una limitazione di orario dall'ordinanza di istituzione della Z.T.L. stessa, che di norma sarà dalle ore 08.00 alle 10.00 e dalle ore 14.00 alle 16.00.

Nel caso di richiesta di interventi urbanistici preventivi e di concessioni edilizie che riguardano la costruzione di nuovi edifici a destinazione commerciale e produttiva, il progetto dovrà comprendere anche apposite planimetrie in scala adeguata rappresentanti l'ubicazione, il dimensionamento delle piazzole e l'ubicazione dei percorsi veicolari relativi al carico e scarico delle merci.

L'individuazione delle aree di sosta da riservare al carico e scarico merci deve tenere conto della necessità di agevolare l'approvvigionamento delle merci, evitando situazioni di intralcio e conseguente pericolo per la sicurezza della circolazione.

L'individuazione delle zone di sosta potrà avvenire, oltre che a seguito di ricognizione eseguita dagli uffici in occasione di manutenzione straordinaria della segnaletica stradale e della disciplina della circolazione e sosta sulle strade, a seguito di specifica segnalazione degli operatori delle attività produttive o di servizi.

La realizzazione di ogni piazzola da riservare alla sosta dei veicoli che trasportano merci:

- a. dovrà essere utile al servizio di non meno di 2 esercizi commerciali/artigianali
- b. sarà subordinata all'inesistenza di altra analoga area di sosta ubicata nel raggio di m. 50.
- c. dovrà essere di dimensioni adeguate ai veicoli che trasportano merci negli esercizi ai quali è asservita.

Art. 6.2 PULIZIA E MANUTENZIONE DELLE STRADE

Per le operazioni di pulizia delle strade è ammesso il transito su piste ciclabili e marciapiedi delle macchine pulitrici per il tempo strettamente necessario a quest'attività. A tale scopo, gli elementi dissuasori messi a protezione all'inizio e fine della pista devono essere di tipo amovibile.

Durante tutte le fasi di pulizia gli addetti al servizio devono mettere in atto tutti quei provvedimenti necessari, a norma del Codice della Strada e del Regolamento, al fine di tutelare la sicurezza della circolazione per tutti gli utenti della strada.

Le attività di pulizia delle strade devono essere programmate nell'arco della giornata in modo da creare il minimo disagio agli utenti della strada, compatibilmente con le esigenze del servizio. La programmazione dovrà essere concordata con l'Ufficio Traffico, così come ogni variazione alle modalità ed ai percorsi.

Art. 6.3 RIFIUTI URBANI

I cassonetti per la raccolta differenziata dei rifiuti solidi urbani di qualsiasi tipo e natura mediante il porta a porta, devono essere collocati seguendo le indicazioni impartite dall'Amministrazione Comunale mediante proprie delibere e regolamenti, a cui si rimanda per ogni indicazione e prescrizione.

La programmazione delle attività di raccolta rifiuti deve essere diretta a creare il minimo disagio agli utenti della strada, compatibilmente con le esigenze del servizio.

Durante le operazioni di raccolta deve rimanere sempre almeno una corsia libera dall'ingombro del mezzo di servizio, per consentire il deflusso dei veicoli.

Art. 6.4 CANTIERI STRADALI

Tranne per gli interventi di emergenza (fughe di gas, rotture tubazioni, ecc.), senza preventiva autorizzazione o concessione, è vietato eseguire opere o depositi e aprire cantieri stradali, anche temporanei, sulle strade e loro pertinenze nonché sulle relative fasce di rispetto e sulle aree di visibilità.

Chiunque esegue lavori o deposita materiali sulle aree destinate alla circolazione o alla sosta di veicoli e di pedoni deve adottare gli accorgimenti necessari per la sicurezza e la fluidità della circolazione, compresa la necessaria segnaletica stradale, e mantenerli in perfetta efficienza sia di giorno che di notte.

Nel caso di cantieri che interessino la sede di strade urbane di scorrimento, interquartiere e di quartiere, i lavori devono possibilmente essere svolti in più turni, anche utilizzando l'intero arco della giornata, e in via prioritaria, nei periodi giornalieri di minimo impegno della strada da parte dei flussi veicolari.

Al termine dei lavori di cantiere, dovrà essere completamente ripristinata la sede stradale (compresa la segnaletica orizzontale) ai fini della totale ripresa delle funzionalità della strada e comunque entro e non oltre 15 giorni dalla fine dei lavori.

L'allestimento del cantiere è subordinato all'acquisizione dell'autorizzazione all'occupazione del suolo pubblico presso il competente ufficio comunale.

Gli accorgimenti necessari alla sicurezza e alla fluidità della circolazione nel tratto di strada che precede un cantiere o una zona di lavoro o di deposito dei materiali, consistono in un segnalamento adeguato alle velocità consentite ai veicoli, alle dimensioni della deviazione e alle manovre da eseguire all'altezza del cantiere, al tipo di strada e alle situazioni di traffico e locali.

TITOLO VII - MANOMISSIONI DELLA SEDE STRADALE

Art. 7.1 MANOMISSIONI DELLA SEDE STRADALE

Ogni manomissione della sede stradale deve essere autorizzata dal competente ufficio comunale, in caso di scavi urgenti è prevista una comunicazione secondo la procedura prevista all'art.7.6 del presente regolamento.

In particolare, per quanto riguarda:

- Gli scavi in prossimità di alberature, dovranno essere presi preventivi accordi con il Servizio Operativo Verde Urbano. L'inizio dei lavori dovrà essere comunicato almeno 5 giorni prima a detto Servizio, che procederà alla sorveglianza e impartirà le prescrizioni operative;
- Gli scavi in prossimità di dispositivi semaforici o elettrici, dovranno essere presi contatti con il Servizio Operativo Impianti Tecnologici del Comune per lo scollegamento, la rimozione e la riattivazione dei dispositivi. L'inizio dei lavori dovrà essere comunicato almeno 5 giorni prima al suddetto Ufficio.

Art. 7.2 SPECIFICHE PER I CANTIERI EDILI

L'occupazione di suolo pubblico in sede stradale può essere dovuta anche alla necessità di eseguire lavori edili (ristrutturazioni, installazione di gru, ecc.) sia da parte di privati che di enti pubblici (cantieri edili).

La segnaletica di sicurezza dei cantieri edili deve essere stabile, non costituire fonte di pericolo per gli utenti della strada e comprendere speciali accorgimenti a difesa della incolumità dei pedoni che transitano in prossimità dei cantieri stessi. La rimozione della segnaletica di cantiere deve avvenire a cura dell'esecutore a lavori ultimati.

Se non esiste marciapiede, o questo è stato occupato dal cantiere, occorre delimitare e proteggere un corridoio di transito pedonale, lungo il lato o i lavori proporzionati al traffico veicolare, della larghezza di almeno 1 m.

In tutti i casi di lavori interessanti la sede stradale che comportino la soppressione totale di una o più corsie o di posti di sosta e che possono produrre congestionamenti o code, i soggetti che presentano domanda di concessione dovranno allegare, in concomitanza con la domanda di occupazione di suolo pubblico, uno schema con l'individuazione di percorsi alternativi o comunque l'indicazione di tutti quegli accorgimenti ritenuti idonei per ridurre la situazione di disagio agli utenti della strada.

Ai fini della concessioni, andranno acquisiti i pareri della Polizia Municipale che potranno comportare modifiche agli schemi suddetti; verranno successivamente predisposte le eventuali ordinanze di modifica della viabilità.

Art. 7.3 LIMITAZIONI

Data la caratteristica turistica del territorio comunale di Rosignano Marittimo, le occupazioni della carreggiata per installazione di cantieri, dovranno consentire comunque lo scorrimento dei veicoli almeno su una corsia di marcia, nel periodo 1° giugno - 30 settembre. Nel periodo 1° - 31 agosto, i cantieri privati che occupano le carreggiata dovranno essere sospesi o non autorizzati, salvo casi contingibili ed urgenti.

In ogni caso di occupazione della sede stradale dovranno essere rispettate le indicazioni e gli schemi segnaletici previsti dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti 10 luglio 2002 "Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo".

Art. 7.4 PROCEDURA AUTORIZZATORIA PER SCAVI PROGRAMMABILI

I richiedenti devono presentare sull'apposito portale on-line richiesta di autorizzazione allo scavo almeno 30 giorni prima dell'inizio dei lavori.

La richiesta di autorizzazione dovrà essere compilata sull'apposito format on-line e corredata da planimetria in scala opportuna con riportato il percorso dello scavo e la relativa relazione tecnica.

La U.O. competente esamina la documentazione con possibilità di richiesta di integrazione e richiede apposito parere alla Polizia Municipale. Per l'acquisizione della documentazione integrativa sono sospesi i termini per il rilascio dell'autorizzazione.

L'autorizzazione è rilasciata entro 30 giorni dalla presentazione della domanda e sarà scaricabile dall'utente dall'apposito portale

Almeno 10 giorni prima dell'inizio dei lavori i richiedenti devono comunicare, sempre sul portale, la data di inizio, la durata dei lavori, la data di ultimazione, indicare la ditta esecutrice ed il nominativo del responsabile di cantiere con un numero telefonico che deve essere rintracciabile in qualunque momento.

Art. 7.5 RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Il Responsabile del Procedimento amministrativo ai sensi della L. 241/90 sarà individuato con apposito atto del Dirigente del Settore Competente.

Art. 7.6 SCAVI URGENTI

Sono da considerarsi urgenti tutti quegli interventi non programmabili dovuti a guasti o rotture. In questi casi l'ente gestore del servizio dovrà inviare tramite il portale dedicato, una comunicazione di apertura dello scavo motivandone l'urgenza. Trattandosi di interventi di riparazione, questi non potranno durare più di 24/36 ore e pertanto non è necessaria l'ordinanza per la regolamentazione della viabilità, resta comunque l'obbligo per il gestore di attenersi alle disposizioni riguardanti la segnaletica sui cantieri temporanei di cui al Decreto Ministeriale 10/07/02 "Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo".

Anche per gli scavi urgenti valgono le stesse prescrizioni tecniche contenute nello schema di autorizzazione allegato al presente regolamento e le stesse modalità di controllo previste per gli scavi programmabili.

Art. 7.7 CAUZIONE O FIDEJUSSIONE

Le Aziende erogatrici di servizi a rete dovranno stipulare una polizza fidejussoria annuale a garanzia dell'eventuale non corretto ripristino degli scavi.

La polizza sarà calcolata annualmente sulla base dei metri di scavo eseguiti nell'anno precedente considerando come costo dello scavo € 100,00 al metro lineare (da rivalutare ogni due anni), supponendo una larghezza media di scavo di 1 metro ed ipotizzando che gli scavi da ripristinare non siano più del 50% del totale di quelli effettuati in un anno.

Quindi ad esempio:

scavi effettuati nell'anno precedente metri 500, costo per il ripristino totale degli scavi € 50.000,00; costo per il ripristino del 50% € 25.000,00; valore della polizza annuale da stipulare € 25.000,00.

I privati e le Aziende non rientranti tra quelli di cui sopra dovranno versare una cauzione a garanzia dello scavo.

Nel caso il valore della cauzione, stimato sempre in € 100,00 al metro lineare, sia inferiore a € 5.000,00, questa potrà essere versata tramite assegno circolare non trasferibile intestato al Comune di Rosignano Marittimo, da depositare presso la Tesoreria Comunale, o altra modalità definita dall'Amministrazione Comunale. Nel caso in cui il valore dello scavo superi € 5.000,00, il privato o l'Ente dovrà stipulare apposita polizza fidejussoria del valore dello scavo stesso sempre calcolato moltiplicando i metri lineari dello scavo per € 100,00 (cifra da rivalutare ogni due anni).

Le polizze fidejussorie di cui sopra o la copia del versamento dell'assegno circolare in Tesoreria dovranno essere scannerizzate e allegate alla documentazione sul portale.

Art. 7.8 VERIFICHE E SVINCOLO DELLA CAUZIONE E FIDEJUSSIONE

Il Corpo di Polizia Municipale e gli uffici competenti, vigileranno e verificheranno l'esatta realizzazione dei lavori nel rispetto delle prescrizioni contenute nell'autorizzazione o l'esecuzione del lavoro difformemente alle prescrizioni di cui sopra, i trasgressori saranno soggetti alle sanzioni previste dall'art. 25 del Nuovo Codice della Strada.

Il Comune, inoltre, tramite il settore tecnico competente si riserva la facoltà di verificare entro 9 mesi dall'effettuazione dello scavo le condizioni dello stesso in contraddittorio con l'Azienda o il privato che lo ha effettuato. Qualora lo scavo presenti cedimenti o anomalie che denotino la sua non rispondenza ai requisiti di perfetta regola d'arte, a seguito di verbale redatto dal tecnico comunale che ha eseguito la verifica, verrà avviata la procedura per incamerare la quota parte

di polizza corrispondente all'importo dei lavori da fare per ripristinare la traccia e provvedere all'esecuzione dei lavori.

Art. 7.9 PRESCRIZIONI TECNICHE PER IL RIPRISTINO

L'asfalto deve essere sempre preventivamente tagliato, con nastro o con disco.

Il riempimento intorno alla tubazione stesa, deve essere effettuato tramite sabbia, fino a 15 cm sopra la tubazione. Tale strato di sabbia andrà costipato con idoneo mezzo meccanico, e sopra dovrà essere gettato in opera cemento cellulare tipo "Fill crete" fino al piano del Bynder stradale; qualora lo scavo avvenga in banchina o in strade residenziali a bassissimo traffico (individuate dal Servizio Operativo Infrastrutture Stradali e Mobilità) il riempimento potrà essere effettuato con idoneo materiale inerte compattato.

Le f.e.p.o. di conglomerato bituminoso, tipo binder del tipo aperto pezzatura 0/20 mm, che dovrà avere spessore compreso di 8/10 cm, dovrà essere messo al più presto, al fine di eliminare i pericoli per la pubblica incolumità derivanti dalla presenza di detriti sul piano viario.

A lavoro ultimato, dopo l'eventuale assestamento dei componenti di riempimento, dovrà essere eseguita la fresatura della strada (minimo 50 cm) oltre i margini della larghezza dello scavo e comunque secondo le indicazioni del Servizio Operativo Infrastrutture Stradali e Mobilità e viste le condizioni della strada nella quale si va ad operare.

La stesa del tappeto di usura (pezzatura 0/10 mm e spessore compreso di 3 cm) deve interessare tutta la parte fresata e il conglomerato deve essere steso a mezzo macchina vibrofinitrice, in modo tale che a lavoro ultimato, non siano presenti sopralzi nel piano viabile; il Servizio Operativo Infrastrutture Stradali e Mobilità, in fase di rilascio della necessaria autorizzazione, si riserva la facoltà, in determinate strade del territorio comunale di prescrivere la realizzazione del tappeto di usura sulla metà carreggiata interessata dallo scavo.

Gli scavi in senso trasversale all'asse della strada dovranno essere eseguiti in due tempi, interessando metà della larghezza della carreggiata per volta, al fine di assicurare il transito veicolare sulla rimanente parte.

Eventuali marciapiedi interessati dall'attraversamento dello scavo devono essere ripristinati a regola d'arte con gli stessi materiali con i quali sono stati costruiti (sia per quanto riguarda i cordoni che le pavimentazioni).

Il Comune si riserva la facoltà di inserire nell'autorizzazione ulteriori eventuali prescrizioni tecniche che si rendessero necessarie nei casi specifici.

Art. 7.10 ONERI A CARICO DEL RICHIEDENTE L'AUTORIZZAZIONE ALLO SCAVO

Il richiedente dovrà provvedere ad accertare l'eventuale presenza di sottoservizi richiedendone la segnalazione agli Enti competenti.

È a carico del richiedente il rifacimento completo di tutta la segnaletica orizzontale presente sui piani viabili interessati dagli interventi e il ripristino degli altri dispositivi di segnaletica verticale o luminosa.

Detto rifacimento dovrà essere eseguito di concerto con il competente ufficio comunale ed adeguato alle indicazioni contenute nel Nuovo Codice della Strada.

Sono a carico del richiedente e delle ditte appaltatrici, la posa in opera durante l'esecuzione di tutti gli accorgimenti necessari alla tutela della pubblica incolumità e della gestione di tutta la segnaletica necessaria, sia diurna che notturna, posta a norma di legge ai sensi del Decreto Ministeriale 10/07/2002 "Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo" e qualora debba essere interrotta o parzialmente interdetta la circolazione, dovrà essere richiesta l'autorizzazione preventiva al Comando di Polizia Municipale.

In caso di danneggiamento ai servizi tecnologici esistenti, di proprietà comunale, deve esserne data comunicazione tempestiva ai servizi tecnici interessati e, dietro indicazioni dei medesimi, la ditta esecutrice dovrà provvedere direttamente ad a sue spese, alla riparazione.

Deve essere assolutamente evitato il danneggiamento di piante di alto o medio fusto che si trovino in prossimità degli scavi, tagliando radici che ne compromettano la salute e la stabilità: qualora la ditta si trovi ad affrontare tali problematiche dovrà prendere preventivo contatto con gli uffici comunali competenti per trovare soluzioni adeguate.

I materiali provenienti dagli scavi devono essere trasportati alla pubblica discarica.

Art. 7.11 RESPONSABILITA' DEL RICHIEDENTE

Il richiedente rimane comunque responsabile del controllo reiterato e del mantenimento dello scavo, con ripresa immediata od altri lavori che si rendessero necessari per l'eliminazione di avvallamenti o buche che potrebbero in seguito formarsi, e ciò per tutto il periodo che intercorre tra l'inizio delle operazioni di scavo e i 9 mesi successivi al termine dell'esecuzione dello stesso. Il richiedente lo scavo rimane responsabile delle condizioni di sicurezza dello stesso e dovrà pertanto provvedere al monitoraggio dello stesso e ad intervenire in caso di necessità.

Rimane inoltre responsabile della pulizia della carreggiata nei dintorni dello scavo durante l'esecuzione dei lavori e del mantenimento in efficienza della segnaletica temporanea di cantiere per tutto il periodo della sua installazione.

Il richiedente lo scavo dovrà consegnare al competente ufficio del Comune di Rosignano Marittimo copia dell'avvenuto smaltimento dei materiali di risulta dello scavo.

Per qualsiasi danno a persone o cose dovuto al non rispetto delle condizioni di cui sopra, sarà ritenuto responsabile il richiedente l'Autorizzazione.

Il Comune si ritiene sollevato da ogni responsabilità per eventuali danni a persone e a cose derivanti dall'esecuzione dei lavori suddetti.

Art. 7.12 INTERFERENZA CON OPERE PUBBLICHE

Qualora si verifichi che gli scavi per i quali viene richiesta l'autorizzazione interferiscano con opere pubbliche, sia già in corso di esecuzione, sia già programmate a breve termine, l'Amministrazione si riserva la possibilità di negare l'autorizzazione stessa. Nelle singole fattispecie potrà essere concordato, di concerto con il competente ufficio comunale, un tracciato alternativo per lo scavo in oggetto.

Art. 7.13 DANNI DA RADICI DI ALBERATURE PRIVATE ALLA CARREGGIATA STRADALE O AI PERCORSI CICLABILI E PEDONALI DI PROPRIETA' DEL COMUNE DI ROSIGNANO MARITTIMO

Qualora le radici di alberature di proprietà privata rechino danno alla carreggiata stradale della viabilità di competenza comunale, alla pavimentazione di percorsi pedonali, marciapiedi, piste ciclabili o piazze di proprietà comunale, l'Amministrazione provvederà, tramite ordinanza dirigenziale, ad intimare al privato il ripristino delle condizioni di sicurezza della strada assegnando un termine entro il quale ottemperare.

In caso di inottemperanza da parte del privato sarà avviato il procedimento per l'esecuzione d'ufficio con rivalsa dei costi nei confronti del proprietario inadempiente.

Resta nella responsabilità del proprietario delle piante far verificare la stabilità della pianta a seguito di intervento sulle radici sia nel caso che questo sia effettuato direttamente sia nel caso che l'intervento sia effettuato dal Comune e di provvedere eventualmente al suo abbattimento secondo le procedure previste nel regolamento di gestione del verde pubblico.

Art. 7.14 CONCESSIONE PER SOTTOSERVIZI NEL SOTTOSUOLO

Per la realizzazione di nuove condotte i gestori dei sottoservizi dovranno richiedere apposita concessione di sottosuolo dopo aver ottenuto l'autorizzazione allo scavo.

ALLEGATO "A" - CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE

(art. 2 comma 3 C.d.S.)

STRADE DI SCORRIMENTO (TIPO D)

Sono, in generale, le arterie che assicurano movimenti di attraversamento di lunga distanza nell'ambito del centro abitato e di scambio tra il territorio extraurbano e quello urbano. All'interno dei centri abitati del Comune di Rosignano Marittimo non vi sono attualmente strade che possano essere assimilate a tale categoria viaria.

STRADE INTERQUARTIERE

Sono quelle che assicurano i collegamenti tra i diversi quartieri dei centri abitati del Comune di Rosignano Marittimo e tra questi e i Centri abitati limitrofi e che, allo stesso tempo, svolgono un ruolo di distribuzione dei principali flussi di traffico in ingresso ed uscita per il tramite delle altre componenti della rete urbana. All'interno dei centri abitati del Comune di Rosignano Marittimo sono state individuate le seguenti strade:

ROSIGNANO SOLVAY

- VIA R. FILIDEI.

VADA

- VIALE DELLA RESISTENZA.

STRADE DI QUARTIERE (TIPO E)

Sono quelle che realizzano i principali collegamenti all'interno dei quartieri dei vari centri abitati, consentendo una distribuzione dei flussi sulla rete di livello minore. In questa categoria sono state individuate le seguenti strade:

CASTIGLIONCELLO

- VIA LUNGOMONTE (da inizio centro abitato a via Macchiaioli), VIA DELLE SPIANATE (da inizio centro abitato a via Brenta),

CHIOMA

- VIA DEL VAIOLO (centro abitato di Chioma).

ROSIGNANO SOLVAY

- VIA ALLENDE,
- VIA BERTI MANTELLASSI (da via Aurelia a parcheggio "Macchietta"),
- VIA DELLA CAVA (da via della Repubblica a via Allende),
- CAVALCAFERROVIA,
- VIA FORLI' (da via E. Solvay a via delle Pescine),
- VIA LUNGOMONTE,
- VIA DELLE PESCHINE (da inizio centro abitato a via Filidei),
- VIA DELLA REPUBBLICA (da via Allende a fine centro abitato),
- VIA E. SOLVAY (da via della Repubblica a via Forli).

VADA

- PIAZZA GARIBALDI (rotatoria),

- VIA DI POZZUOLO,
- VIA PER ROSIGNANO (da viale Italia a bretella provinciale).

ROSIGNANO MARITTIMO

- VIA DELLA FONTE (da inizio centro abitato a via De Filippo),
- VIA GRAMSCI (da piazza Carducci a fine centro abitato).

STRADE INTERZONALI

Sono quelle che realizzano il collegamento tra zone limitrofe nei vari centri abitati, consentendo una diffusione della mobilità a livello locale. Come appartenenti a questa categoria sono state individuate le seguenti strade:

CASTIGLIONCELLO

- VIA ASMARA (da via Zug a via Macchiaioli),
- VIA AURELIA,
- VIA BENGASI (da via Zug a via Derna),
- VIA BRENTA,
- VIA DEI CIPRESSI,
- VIA DERNA (da via Bengasi a via Aurelia),
- VIA LORENZINI,
- VIA DEI MACCHIAIOLI,
- VIA DELLA RAGNAIA (da via Aurelia a via Macchiaioli),
- VIA DELLE SPIANATE (da via Lorenzini a via Brenta),
- VIA ZUG.

ROSIGNANO SOLVAY

- VIA AURELIA,
- VIA BUCCARI,
- VIA CATALANI (da via Champigny a via Aurelia),
- VIA DELLA CAVA (da via della Costituzione a via Allende),
- VIA CHAMPIGNY,
- VIA O. CHIESA ,
- VIA DELLA COSTITUZIONE,
- VIA DI GIACOMO,
- VIA CAIROLI,
- VIA FORLÌ (da via A. Moro a via E. Solvay),
- VIA GARIBALDI,
- VIA GIGLI (da via Veneto a via Aurelia),
- VIA LAGO DI GARDA,
- VIA LIZZADRI,
- PIAZZA DEL MERCATO,
- PIAZZA MONTE ALLA RENA (lato ovest),
- VIA A. MORO (da piazza della Repubblica a via Forlì),
- VIA MUSSELBURGH (da via Champigny a piazza Musselburgh),
- PIAZZA MUSSELBURGH, V
- IA PASCARELLA,
- VIA DELLE PESCHINE (via della Cava a via Filidei),
- VIA PISACANE (da via Allende a via della Costituzione),

- PIAZZA DELLA REPUBBLICA (parte centrale),
- PIAZZA RISORGIMENTO (tra via Allende e via Calatafimi),
- VIA G. ROSSA,
- VIA SERRAGRANDE,
- VIA T. SPERI,
- VIA TERRACINI,
- VIA DELLA VILLANA (da via della Cava a via della Repubblica),
- VIA VITTORIO VENETO (da via Terracini a via Garibaldi),
- VIALE DEI MEDICI.

VADA

- VIA AURELIA,
- VIA BACHELET,
- VIA I. BANDIERA,
- VIA ANTICA CAVALLEGGERI (da via di Pozzuolo a via Val d'Aosta e da via Lombardia a via Vecchia del Tripesce),
- VIA CAVALLEGGERI NORD,
- VIA DIVISIONE GARIBALDI,
- VIALE ITALIA (da inizio centro abitato a via per Rosignano),
- VIA LOMBARDIA,
- VIA MONTE CERVINO,
- VIA DEL PORTO,
- VIA TELESIO,
- PIAZZA TOSCANA,
- VIA DEL TRIPESCE (da via Antica Cavalleggeri a via di Pozzuolo),
- VIA VAL D'AOSTA,
- VIA VENTI GIUGNO (da piazza Garibaldi a via I. Bandiera),
- VIALE DELLA RESISTENZA.

ROSIGNANO MARITTIMO

- VIA ACQUABONA,
- PIAZZA CARDUCCI (lato sud),
- PIAZZA CARDUCCI (lato nord),
- VIA DE FILIPPO (da via della Fonte a piazza Carducci),
- VIA DE NICOLA,
- PIAZZA GORI,
- VIA GRAMSCI,
- VIA DEI LAVORATORI,
- VIA LONGO,
- VIA LORENZO DEI MEDICI,
- BRETELLA di collegamento tra piazza Carducci e via della Fonte).

CASTELNUOVO della MISERICORDIA

- VIA DEL CHIAPPINO (da inizio centro abitato a via Casette),
- VIA DE GASPERI,
- PIAZZA GRAMSCI (lati ovest e sud),
- VIA DELLA RIMEMBRANZA,
- VIA TRAVERSA LIVORNESE,

- VIA CASETTE,
- VIA FALCONE,
- VIA NUOVA ZELANDA,
- VIA DEL SORBETTO.

GABBRO

- VIA DELLE CAPANNE,
- PIAZZA DELLA CHIESA,
- PIAZZA DEMOCRAZIA,
- VIA NENNI,
- VIA TRAVERSA LIVORNESE,
- VIA VECCHIA LIVORNESE.

NIBBIAIA

- VIA BUONTALENTI,
- VIA CANTINI,
- PIAZZA MAZZINI,
- VIA SGARALLINO.

Tutte le altre strade interne ai centri abitati del Comune di Rosignano Marittimo sono classificate come **STRADE LOCALI** (TIPO F):

CASTIGLIONCELLO

- VIA ABBATI,
- VIA ADDA,
- VIA ADIGE,
- VIA AMENDOLA L.,
- VIA AOSTA,
- VIA DEGLI ARANCI,
- VIA ARNO,
- VIA ASMARA (da via Aurelia a via Zug),
- VIA BANTI,
- VIA BASENTO,
- VIA BENGASI (da via Derna a via Tevere),
- VIA BIAGI,
- VIA BOLDINI,
- VIA BORRANI,
- VIA DEI BOSSOLI,
- VIA BRUNELLESCHI,
- VIA BUONARROTI,
- VIA CABIANCA,
- VIA DI CALETTA,
- VIA CANNICCI,
- VIA CECIONI,
- VIA CELLINI,
- VIA DELLA CONCHIGLIA,
- VIA CORCOS,
- VIA COSTA,

- VIA DI CREPATURA,
- VIA DA VINCI,
- VIA D'ANCONA,
- VIA DE AMICIS,
- VIA DEMI,
- VIA DERNA (da via Lorenzini a via Bengasi),
- VIA DONATELLO,
- VIA DORA BALTEA,
- VIA DORIA RIPARIA,
- VIA FATTORI,
- VIA FELLINI,
- VIA DEI FIORI,
- VIA FOSCOLO,
- VIA DEI FRASSINI,
- VIA FUCINI,
- VIA DEI GELSOMINI,
- VIA DEI GERANI,
- VIA DEI GINEPRI,
- VIA GODILONDA,
- VIA GOLDONI,
- VIA GORDIGIANI,
- VIA GORIZIA,
- VIA GOZZI,
- VIA ISONZO,
- VIA LA MALFA,
- VIA DEI LECCI,
- VIA LEGA,
- VIA LEOPARDI,
- VIA DELLA LIBERAZIONE,
- VIA DEI LILLA',
- VIA LIVORNO,
- VIA LOPEZ,
- VIA DELLE MAGNOLIE,
- VIA MERE EGEO,
- VIA MAR LIGURE,
- VIA MARCONI,
- VIA MARE ADRIATICO,
- VIA MARE IONIO,
- VIA DEL MARE,
- VIA MARRADI,
- VIA MARTELLI,
- LARGO M. MASTROIANNI,
- VIA MILANI,
- VIA MILANO,
- VIA MINCIO,
- VIA MOGADISCIO,
- VIA MONTI,
- VIA DEL MUSEO,

- VIA NAPOLI,
- VIA NICCODEMI,
- VIA NOMELLINI,
- VIA OFANTO,
- VIA OGLIO,
- VIA DEGLI OLEANDRI,
- VIA DEGLI OLMI,
- VIA OMBRONE,
- VIA DELLE ORTENSIE,
- VIA PEL DI LUPO,
- VIA DELLA PINETA,
- VIA DEI PINI,
- VIA DEI PIOPPI,
- VIA PIRANDELLO,
- VIA PISA,
- VIA PISANO,
- VIA DEI PLATANI,
- VIA PO,
- VIA POGGIO ALLEGRO,
- VIA PORTOVECCHIO,
- VIA DELLE QUERCE,
- VIA DEL QUERCETANO,
- VIA RAFFAELLO,
- VIA DELLA RAGNAIA (da via Macchiaioli a via Raffaello),
- VIA RENO,
- VIA RISIERA DI SAN SABA,
- VIA DELLE ROSE,
- VIA DEI SALICI,
- VIA S. SALVATORE,
- VIA SARAGAT,
- VIA SEGANTINI,
- VIA SELE,
- VIA SERCHIO,
- VIA SERNESI,
- VIA SESIA,
- VIA SIGNORINI,
- VIA SOLFERINO,
- VIA DEL SORRISO,
- VIA SPADOLINI,
- VIA TAGLIAMENTO,
- VIA DELLE TAMERICI,
- VIA TEVERE,
- VIA TICINO,
- VIA DEI TIGLI,
- VIA TIZIANO,
- VIA TORINO,
- PIAZZA DELLA TORRE,
- VIA TREBBIA,

- VIA TRENTO,
- VIA DEGLI ULIVI,
- VIA DI VILLA MARINA,
- VIA DELLE VIOLE,
- VIA VISCONTI,
- PIAZZA DELLA VITTORIA,
- VIA ZANDOMENEGHI,
- VIA ZENNARO,
- VIA ZUARA.

ROSIGNANO SOLVAY

- VIA AGAZZI,
- VIA AGOSTINI,
- VIA ALBERTELLI,
- VIA E. ALESSANDRINI,
- VIA G. AMENDOLA,
- VIA C. ANGIOLIERI,
- VIA APORTI,
- VIA ARDIGO',
- VIA ARIOSTO,
- VIA DELL'ARTIGIANATO,
- VIA ASPROMONTE,
- VIA BADEN-POWELL,
- VIA BALILLA,
- VIA F.LLI BANDIERA,
- LOCALITA' BARGINGO,
- VIA BARTELLONI,
- VIA BELLI,
- VIA BELLINI,
- VIA BERLINGUER,
- VIA M. BIAGI,
- VIA BIXIO,
- VIA BOCCACCIO,
- VIA BOCCHERINI,
- VIA BOITO,
- VIA BOLOGNA,
- VIA BORSELLINO,
- VIA BUOZZI,
- VIA CADUTI DI NASSIRYA,
- VIA CADUTI SUL LAVORO,
- VIA CALATAFIMI,
- VIA CAPPONI,
- VIA CAPRERA,
- VIA CARDUCCI,
- VIA CATALANI (da via Champigny a viale Trieste),
- VIA CAVOUR, ,
- VIA F.LLI CERVI
- VIA CESTONI,

- VIA CIARI,
- VIA COLLODI,
- VIA COPERNICO,
- VIA CORAZINI,
- VIA CORRIDONI,
- VIA CORTELLAZZO,
- LOCALITA' COTONE,
- VIA DEL COTONE,
- VIA DELL'INDUSTRIA,
- VIA DELL'ENERGIA,
- VIA DEGLI ARTIGIANI,
- VIA CROCE,
- VIA DI CROCETTA,
- VIA CUOCO,
- VIA CURIEL,
- VIA M. CURIE,
- VIA S. D'ACQUISTO,
- VIA V. DA FELTRE,
- VIA C. D'ALCAMO,
- VIA M. D'ANTONA,
- VIA DANTE,
- VIA G. DELEDDA,
- VIA DI GIACOMO (da via Pascarella a via Ferraris),
- VIA DI VITTORIO,
- VIA DON MOROSINI,
- VIA DONIZETTI,
- VIA A. GENTILESCHI,
- VIA DUE GIUGNO,
- VIA DEL FANTE,
- VIA FARISINE,
- VIA FASANA,
- VIA FERMI,
- VIA FERRARIS,
- VIA FIAMMETTA,
- VIA FILANGERI,
- VIA FIUME,
- VIA GABELLI,
- VIA GALILEI,
- VIA GALLUPPI,
- VIA GALVANI,
- VIA GENOVA,
- VIA GENOVESI,
- VIA GIGLI (da via Veneto a località Lillatro),
- VIA GIOBERTI,
- VIA GIUSTI,
- VIA GORI,
- VIA GOZZANO,
- VIA GRANDI,

- VIA GUERRAZZI,
- VIA N. IOTTI,
- VIA LABRIOLA,
- VIA LAGO DI COMO,
- VIA LAGO D'ISEO,
- VIA LAGO MAGGIORE,
- VIA LAGO TRASIMENO,
- VIA LAMBRUSCHINI,
- VIA LAVAGNINI,
- VIA R. LUXEMBURG,
- VIA MAESTRI DEL LAVORO,
- VIA MALATESTA,
- VIA MALTA,
- VIA MAMELI,
- VIA MANIN,
- VIA MARSALA,
- VIA MASCAGNI,
- VIA MATTEI,
- VIA MATTEOTTI,
- VIA MAZZINI,
- VIA MENOTTI,
- VIA MENTANA,
- VIA METASTASIO,
- VIA MILAZZO,
- VIA DEI MILLE,
- VIA MISURATA,
- VIA MODIGLIANI,
- VIA T. MODOTTI,
- VIA DEL MONDIGLIO,
- VIA MONTE ALLA RENA,
- LUNGOMARE MONTE ALLA RENA (da via Monte alla Rena a piazza 4 Repubbliche Marinare),
- VIA MONTESSORI,
- VIA MONTI,
- VIA MORO (da via Forlì a via Piave),
- VIA MUSSELBURGH (tratto fino a piazzale Coop),
- VIA NERUDA,
- VIA I. NEWTON,
- VIA NIEVO,
- VIA ORIANI,
- VIA PACINOTTI,
- VIA R. PACHETTI,
- PIAZZA PARDUBICE,
- VIA PARENZO,
- VIA DEL PARTIGIANO,
- VIA PASCOLI,
- VIA PASOLINI,
- VIA PASTRENGO,

- VIA PAVESE,
- VIA PELLICO,
- VIA PESTALOZZI,
- VIA PETRARCA,
- VIA PIAVE,
- VIA PILO,
- VIA PISACANE (da via della Costituzione a via Menotti),
- VIA POGGI PAOLI,
- VIA POLA,
- VIA POLIZIANO,
- VIA DEL POPOLO,
- VIA PORTA,
- VIA PREMUDA,
- VIA PUCCINI,
- VIA QUARNARO,
- VIA QUARTO,
- PIAZZA 4 REPUBBLICHE MARINARE,
- VIA RADICE,
- PIAZZA DELLA REPUBBLICA (tratto nord),
- PIAZZA RISORGIMENTO (lato sud),
- VIA ROMA,
- VIA ROMAGNOSI,
- VIA ROSMINI,
- VIA M.G. ROSSELLO,
- VIA L. ROSSI,
- VIA ROSSINI,
- VIA RUSSO,
- VIA SAFFO,
- VIA N. SAURO,
- VIA SCHIAPPARELLI,
- VIA SCIESA,
- VIA SICILIANI,
- VIA E. SOLVAY (da via Forlì a via Piave),
- VIA SPALLANZANI,
- VIA A. STRAULINO,
- VIA TASSO,
- VIA TOFANO,
- VIA TOMMASEO,
- VIA TORRICELLI,
- VIA TOSCANINI,
- VIA TRAVERSA DI VIA PIERLUIGI VIOLA,
- VIALE TRIESTE,
- VIA TRILUSSA,
- VIA TRIPOLI,
- VIA VITTORIO VENETO (da via Garibaldi al termine),
- VIA P. VIOLA
- VIA VENTI SETTEMBRE,
- VIA VENTUNO APRILE,

- VIA VERDI,
- VIA VERGA,
- VIA VICO,
- VIA VIDARI,
- LOCALITA' VIGNA CENCETTI,
- VIA DELLA VILLANA (da via della Repubblica a località Vigna Cencetti),
- VICOLO DELLA VILLANA,
- VIA DEL VOLONTARIATO,
- VIA VOLTA,
- VIA VOLTURNO,
- VIA ZEFFIRO

VADA

- VIA ABRUZZI,
- VIA ARCIPELAGO TOSCANO,
- VIA BACHELET,
- VIA BASILICATA,
- VIA G. BRUNO,
- VIA DEL BUCCHERO,
- VIA CABOTO,
- VIA CALABRIA,
- VIA CAMPANELLA,
- VIA CAMPANIA,
- VIA CAPRAIA,
- VIA COLOMBO,
- VIA DEL CONVENTACCIO,
- VIA DA VERRAZZANO,
- VIA DALLA CHIESA,
- VIA DIAZ,
- VIA DOMINI,
- VIA DON MINZONI,
- VIA DORIA,
- VIA EINAUDI,
- VIA DELL'ELBA,
- VIA EMILIA ROMAGNA,
- VIA DELL'ETRURIA,
- VIA FICINO,
- VIA DELLA FORESTALE,
- VIA FRIULI VENEZIA GIULIA,
- VIA GALIMBERTI,
- PIAZZA GARIBALDI (lato nord, ovest e sud),
- VIA GIANNUTRI,
- VIA DEL GIGLIO,
- VIA GOBETTI,
- VIA GORGONA,
- VIA DEL GRANDUCATO,
- VIA GUICCIARDINI,
- VIALE ITALIA (da piazza Garibaldi a via per Rosignano),

- VIA P. LA TORRE,
- VIA LAZIO,
- VIA LEOPOLDO DI LORENA,
- VIA LIGURIA,
- VIA LUNGOMARE,
- VIA MACHIAVELLI,
- VIA MAGELLANO,
- VIA MARCHE,
- VIA MARE MEDITERRANEO,
- VIA MARE TIRRENO,
- VIA DI MARINA,
- VIA MATTEUCCI,
- VIA MELORIA,
- VIA MONTE BIANCO,
- VIA MONTE FALTERONA,
- VIA MONTE FUMAIOLO,
- VIA MONTE ROSA,
- VIA MONTECRISTO,
- VIA DEI NAVIGATORI,
- VIA PANCALDO,
- VIA PERTINI,
- VIA PESSAGNO,
- VIA PIANOSA,
- VIA PIEMONTE,
- VIA PIGAFETTA,
- VIA DEL POGGETTO,
- VIA POLO,
- VIA DEI POLVERONI,
- VILLAGGIO PONTILE,
- VIA PUGLIA,
- VIA QUARTINI,
- VIA F.LLI ROSSELLI,
- VIA DELLE SARACINE,
- VIA SARDEGNA,
- VIA SAVONAROLA,
- VIA SICILIA,
- VIA SOTTOBORGHI,
- VIA TOSCANELLI,
- VIA UMBRIA,
- VIA VENETO,
- VIA VESPUCCI,
- VIA F.LLI VIVALDI.

ROSIGNANO MARITTIMO

- VIA BALDASSERONI,
- VIA BATTISTI,
- VICOLO DEL BERTI,
- VIA DEL CAMPACCIO,

- VIA DL CAMPINO,
- VIA DELLE CARBONAIE,
- PIAZZETTA DELLE CARBONAIE,
- VIA DEL CASTELLO,
- VIA CINTURIA,
- VIA CURTATONE,
- VIA DE FILIPPO (tratto senza sfondo),
- VIA DON BOSCO,
- VIA DELLE GROTTI,
- VIA DELLA LOMBARDA,
- VIA MALENCHINI,
- VIA MAYER,
- VIA MOLINO A VENTO,
- VIA MONTANARA,
- VICOLO DEL NANNERINI,
- VICOLO DELLA PESCAIOLA,
- PIAZZETTA DELLA PESCAIOLA,
- VICOLO DEL PICCHIANTI,
- VICOLO DEL POGGETTO,
- VIA POGGIO SAN ROCCO,
- PIAZZETTA DEL POGGIO,
- VIA SANT'ANTONIO,
- VIA DEL TORRIONE,
- VIA DELLA VILLA.

CASTELNUOVO della MISERICORDIA

- VIA DELLE CAPANNACCE,
- VIA DELLE CASE NUOVE,
- VIA DELLE CASETTE,
- SDRUCCIOLO DEL CASTELLO,
- VIA DI CASTELVECCHIO,
- PIAZZA GRAMSCI (lato est e nord),
- VIA GRONCHI,
- PIAZZETTA DEL MAGAZZINO,
- VIA DEL MARZOCCO,
- VIA DEI PIANEROTTOLI,
- VIA RODARI.

GABBRO

- VIA CAPPELLINI,
- PIAZZA CAVOUR,
- VIA CHIASSO,
- PIAZZA DELLA CHIESA (lato est),
- PIAZZA DEMOCRAZIA (lato ovest),
- VIA DIACCIARELLO,
- VIA FIRENZE,
- VIA DEL MONTE,
- VIA DELLA PADULA,

- VIA PIAZZETTA,
- PIAZZA DEI POGGETTI,
- VIA RAMPÀ DELL'ARCO,
- VIA RIALTO,
- VIA RICASOLI,
- VIA DELLA ROSA,
- VIA TOGLIATTI,
- VIA DELLA TORRE,
- VIA VECCHIA DELLA FONTE,
- VIA VENEZIA,
- VIA VIGNATTERIA,
- LOCALITÀ IL MOLINO.

NIBBIAIA

- VIA ARMELLINI,
- VIA DI MONTENERO,
- VIA PARRI,
- VIA SAFFI.

ALLEGATO “B” - DEFINIZIONI STRADALI E DI TRAFFICO

Ai fini dell'applicazione delle norme contenute nel presente Regolamento Viario, le denominazioni stradali e di traffico hanno i seguenti significati, indicati all'art. 3 del D.L. 30 Aprile 1992, n. 285, Nuovo Codice della Strada, che qui si riporta:

1) AREA DI INTERSEZIONE:

parte della intersezione a raso, nella quale si intersecano due o più correnti di traffico.

2) AREA PEDONALE:

zona interdetta alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza, i velocipedi e i veicoli al servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie, nonché eventuali deroghe per i veicoli ad emissioni zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi. In particolari situazioni i comuni possono introdurre attraverso apposita segnalazione, ulteriori restrizioni alla circolazione su aree pedonali.

3) 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.

4) BANCHINA:

parte della strada compresa tra il margine della carreggiata ed il più vicino tra i seguenti elementi longitudinali: marciapiede, spartitraffico, arginello, ciglio interno della cunetta, ciglio superiore della scarpata nei rilevati.

5) BRACCIO DI INTERSEZIONE: o RAMO DI INTERSEZIONE.

6) CANALIZZAZIONE:

insieme di apprestamenti destinato a selezionare le correnti di traffico per guidarle in determinate direzioni.

7) CARREGGIATA:

parte della strada destinata allo scorrimento dei veicoli; essa è composta da una o più corsie di marcia ed, in genere, è pavimentata e delimitata da strisce di margine.

8) CENTRO ABITATO:

insieme di edifici, delimitato lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine. Per insieme di edifici si intende un raggruppamento continuo, ancorché intervallato da strade, piazze, giardini o simili, costituito da non meno di venticinque fabbricati e da aree di uso pubblico con accessi veicolari o pedonali sulla strada.

9) CIRCOLAZIONE:

è il movimento, la fermata e la sosta dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulla strada.

10) 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.

11) CORRENTE DI TRAFFICO:

insieme di veicoli (corrente veicolare), o pedoni (corrente pedonale), che si muovono su una strada nello stesso senso di marcia su una o più file parallele, seguendo una determinata traiettoria.

12) CORSIA:

parte longitudinale della strada di larghezza idonea a permettere il transito di una sola fila di veicoli.

13) CORSIA DI ACCELERAZIONE:

corsia specializzata per consentire ed agevolare l'ingresso ai veicoli sulla carreggiata.

14) CORSIA DI DECELERAZIONE:

corsia specializzata per consentire l'uscita dei veicoli da una carreggiata in modo da non provocare rallentamenti ai veicoli non interessati a tale manovra.

15) 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.

16) CORSIA DI MARCIA:

corsia facente parte della carreggiata, normalmente delimitata da segnaletica orizzontale.

17) CORSIA RISERVATA:

corsia di marcia destinata alla circolazione esclusiva di una o solo di alcune categorie di veicoli.

18) CORSIA SPECIALIZZATA:

corsia destinata ai veicoli che si accingono ad effettuare determinate manovre, quali svolta, attraversamento, sorpasso, decelerazione, accelerazione, manovra per la sosta o che presentano basse velocità o altro.

19) CUNETTA:

manufatto destinato allo smaltimento delle acque meteoriche o di drenaggio, realizzato longitudinalmente od anche trasversalmente all'andamento della strada.

20) CURVA:

raccordo longitudinale fra due tratti di strada rettilinei, aventi assi intersecantisi, tali da determinare condizioni di limitata visibilità.

21) FASCIA DI PERTINENZA:

striscia di terreno compresa tra la carreggiata ed il confine stradale. E' parte della proprietà stradale e può essere utilizzata solo per la realizzazione di altre parti della strada.

22) FASCIA DI RISPETTO:

striscia di terreno, esterna al confine stradale, sulla quale esistono vincoli alla realizzazione, da parte dei proprietari del terreno, di costruzioni, recinzioni, piantagioni, depositi e simili.

23) 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.

24) GOLFO DI FERMATA:

parte della strada, esterna alla carreggiata, destinata alle fermate dei mezzi collettivi di linea ed adiacente marciapiede o ad altro spazio di attesa per i pedoni.

25) 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.

- 26) *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.
- 27) *ISOLA DI CANALIZZAZIONE*:
parte della strada, opportunamente delimitata e non transitabile, destinata a incanalare le correnti di traffico.
- 28) *ISOLA DI TRAFFICO*: o. *ISOLA DI CANALIZZAZIONE*.
- 29) *ISOLA SALVAGENTE*: o. *SALVAGENTE*.
- 30) *ISOLA SPARTITRAFFICO*: o. *SPARTITRAFFICO*.
- 31) *ITINERARIO INTERNAZIONALE*:
strade o tratti di strade facenti parte degli itinerari così definiti dagli accordi internazionali.
- 32) *LIVELLETTA*:
tratto di strada a pendenza longitudinale costante.
- 33) *MARCIAPIEDE*:
parte della strada, esterna alla carreggiata, rialzata o altrimenti delimitata e protetta, destinata ai pedoni.
- 34) *PARCHEGGIO*:
area o infrastruttura posta fuori della carreggiata, destinata alla sosta regolamentata o non dei veicoli.
- 34 bis) *PARCHEGGIO SCAMBIATORE*:
parcheggio situato in prossimità di stazioni o fermate del trasporto pubblico locale o del trasporto ferroviario, per agevolare l'intermodalità.
- 35) *PASSAGGIO A LIVELLO*:
intersezione a raso, opportunamente attrezzata e segnalata ai fini della sicurezza, tra una o più strade ed una linea ferroviaria o tranviaria in sede propria.
- 36) *PASSAGGIO PEDONALE (o 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.
- 37) *PASSO CARRABILE*:
accesso ad un'area laterale idonea allo stazionamento di uno o più veicoli.
- 38) *PIAZZOLA DI SOSTA*:
parte della strada, di lunghezza limitata, adiacente esternamente alla banchina, destinata alla sosta dei veicoli.
- 39) *PISTA CICLABILE*:
parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi.
- 40) *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.
- 41) *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.
- 42) *RAMO DI INTERSEZIONE*:
tratto di strada afferente una intersezione.
- 43) *RAMPA (DI INTERSEZIONE)*:
strada destinata a collegare due rami di un'intersezione.
- 44) *RIPA*:

zona di terreno immediatamente sovrastante o sottostante le scarpate del corpo stradale rispettivamente in taglio o in riporto sul terreno preesistente alla strada.

45) 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.

46) SEDE STRADALE:

superficie compresa entro i confini stradali. Comprende la carreggiata e le fasce di pertinenza.

47) SEDE TRANVIARIA:

parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei tram e dei veicoli assimilabili.

48) SENTIERO (O MULATTIERA O TRATTURO):

strada a fondo naturale formatasi per effetto del passaggio di pedoni o di animali.

49) SPARTITRAFFICO:

parte longitudinale non carrabile della strada destinata alla separazione di correnti veicolari.

50) STRADA EXTRAURBANA:

strada esterna ai centri abitati.

51) STRADA URBANA:

strada interna ad un centro abitato.

52) STRADA VICINALE (O PODERALE O DI BONIFICA):

strada privata fuori dai centri abitati ad uso pubblico.

53) SVINCOLO:

intersezione a livelli sfalsati in cui le correnti veicolari non si intersecano tra loro.

54) ZONA A TRAFFICO LIMITATO:

area in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli.

55) ZONA DI ATTESTAMENTO:

tratto di carreggiata, immediatamente a monte della linea di arresto, destinato all'accumulo dei veicoli in attesa di via libera e, generalmente, suddiviso in corsie specializzate separate da strisce longitudinali continue.

56) ZONA DI PRESELEZIONE:

tratto di carreggiata, opportunamente segnalato, ove è consentito il cambio di corsia affinché i veicoli possano incanalarsi nelle corsie specializzate.

57) ZONA DI SCAMBIO:

tratto di carreggiata a senso unico, di idonea lunghezza, lungo il quale correnti di traffico parallele, in movimento nello stesso verso, possono cambiare la reciproca posizione senza doversi arrestare.

58) ZONA RESIDENZIALE:

zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine.

ALTRE DEFINIZIONI:

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.

Si distingue in:

"Banchina in destra", che ha funzione di franco laterale destro. E' di norma pavimentata ed è sostituita, in talune tipologie di sezione, dalla corsia di emergenza: "Banchina in sinistra", che è la parte pavimentata del margine interno.

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.

DISPOSITIVO DI RITENUTA: Elemento tendente ad evitare la fuoriuscita dei veicoli dalla piattaforma o comunque a ridurne le conseguenze dannose. E' contenuto all'interno dello spartitraffico o del margine esterno alla piattaforma.
MARGINE INTERNO: parte della piattaforma che separa carreggiate percorse in senso opposto.

MARGINE LATERALE: parte della piattaforma che separa carreggiate percorse nello stesso senso.

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.).

PIATTAFORMA: parte della sede stradale che comprende i seguenti elementi:

- una o più carreggiate complanari, di cui la corsia costituisce il modulo fondamentale;
- le banchine in destra e in sinistra;
- i margini (eventuali) interno e laterale (comprensivi delle banchine);
- le corsie riservate, le corsie specializzate, le fasce di sosta laterale e le piazzole di sosta o di fermata dei mezzi pubblici (se esistenti).

Non rientra nella piattaforma il margine esterno.

STRADA DI SERVIZIO: strada affiancata ad una strada principale (tipo A, B e D), avente la funzione di consentire la sosta ed il raggruppamento degli accessi dalle proprietà laterali alla strada principale e viceversa, nonché il movimento e le manovre dei veicoli non ammessi sulla strada principale stessa.

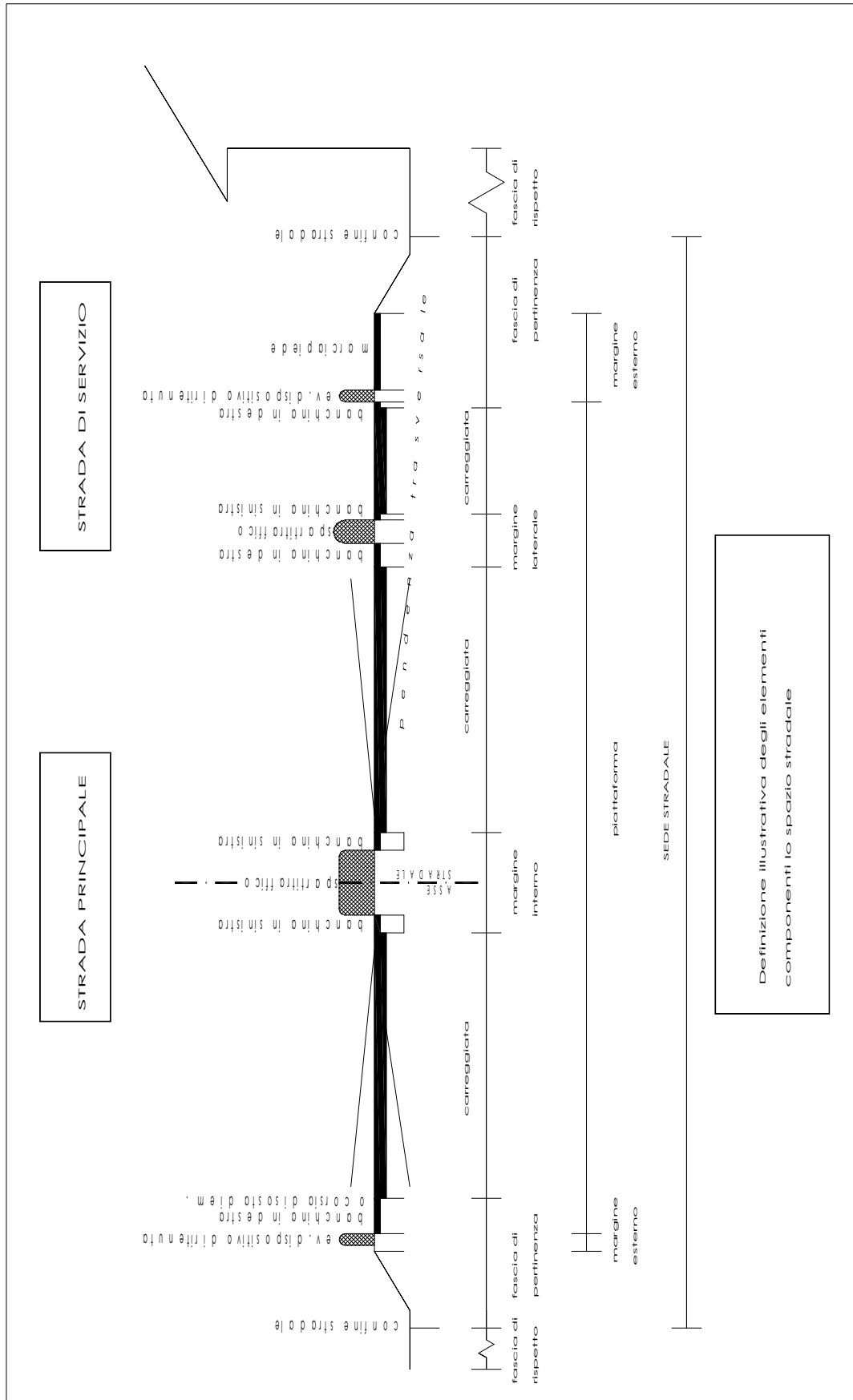
LIVELLO DI SERVIZIO: si intende per livello di servizio una misura della qualità della circolazione in corrispondenza di un flusso assegnato. Per qualità della circolazione si intendono gli oneri sopportati dagli utenti, i quali consistono prevalentemente nei costi monetari del viaggio, nel tempo speso, nello stress fisico e psicologico. La scelta del livello di servizio dipende dalle funzioni assegnate alla strada nell'ambito della rete e dall'ambito territoriale in cui essa viene a trovarsi.

PORTATA DI SERVIZIO: la portata di servizio è il valore massimo del flusso di traffico smaltibile dalla strada in corrispondenza al livello di servizio assegnato. Esso dipende dalle caratteristiche della sezione trasversale e da quelle plano-altimetriche dell'asse.

VELOCITA' DI PROGETTO: Con il termine "intervallo di velocità di progetto" si intende il campo dei valori in base ai quali devono essere definite le caratteristi-

che dei vari elementi di tracciato della strada (rettifili, curve circolari, curve a raggio variabile). Detti valori variano da elemento ad elemento, allo scopo di consentire al progettista una certa libertà di adeguare il tracciato al territorio attraversato.

Denominazione degli spazi stradali



| TIPI SECONDO IL CODICE | | AMBITO TERRITORIALE | | LIMITE DI VELOCITA' | Numero delle corsie per senso di marcia | Intervallo di velocità di progetto | | |
|------------------------|---|---------------------|------------------------------|---------------------|---|---|---|---|
| | | | | | | Limite inferiore (km/ora) | Limite superiore (km/ora) | |
| 1 | 2 | 3 | | 4 | 5 | 6 | 7 | |
| AUTOSTRADA | A | strada principale | | 130 | 2 o più | 90 | 140 | |
| TIPI SECONDO IL CODICE | | AMBITO TERRITORIALE | | | Larghezza min, dello spartitraffico (m) | Larghezza min, della banchina in sinistra (m) | Larghezza min, della banchina in destra (m) | Larghezza della corsia di emergenza (m) |
| 1 | 2 | 3 | | | 9 | 10 | 11 | 12 |
| AUTOSTRADA | A | EXTRAURBANO | strada principale | 3,75 | 2,6 | 0,70 | 2,50***** | 3,00 |
| | | | eventuale strada di servizio | 3,50** | - | 0,50 | 1,25 | - |
| | | URBANO | strada principale | 3,75 | 1,8 | 0,70 | 2,50***** | 3,00 |
| | | | eventuale strada di servizio | 3,00* ** | - | 0,50 | 0,50 | - |
| EXTRAURBANA PRINCIPALE | B | EXTRAURBANO | strada principale | 3,75 | 2,50*** | 0,50 | 1,75 | - |
| | | | eventuale strada di servizio | 3,50** | 2,00**** | 0,50 | 1,25 | - |
| EXTRAURBANA SECONDARIA | C | EXTRAURBANO | C1 | 3,75 | - | - | 1,50 | - |
| | | | C2 | 3,50 | - | - | 1,25 | - |
| URBANA DI SCORRIMENTO | D | URBANO | strada principale | 3,25 ⁺ | 1,8 | 0,50 | 1,00 | - |
| | | | eventuale strada di servizio | 2,75** | - | 0,50 | 0,50 | - |
| URBANA DI QUARTIERE | E | URBANO | | 3,00* ** | - | - | 0,50 | - |
| LOCALE | F | EXTRAURBANO | F1 | 3,50 | - | - | 1,00 | - |
| | | | F2 | 3,25 | - | - | 1,00 | - |
| | | URBANO | | 2,75** | - | - | 0,50 | - |

* m 3,50 per una corsia per senso di marcia, se strada percorsa da autobus.

** 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.

*** per spartitraffico che ricade nel margine interno

**** per spartitraffico che ricade nel margine laterale

***** in assenza di corsia di emergenza

| TIPI SECONDO IL CODICE | | AMBITO TERRITORIALE | | Regolazione della sosta | Regolazione dei mezzi pubblici | Regolazioni e del traffico pedonale | Accessi |
|------------------------|---|---------------------|------------------------------|---|--|-------------------------------------|---------|
| 1 | 2 | 3 | | 18 | 19 | 20 | 21 |
| AUTOSTRADA | A | EXTRAURBANO | strada principale | Ammessa in spazi separati con immissioni ed uscite concentrate | Esclusa la fermata | Escluso | Esclusi |
| | | | eventuale strada di servizio | Ammessa in appositi spazi (fascia di sosta) | Fermate organizzate in apposite aree al fianco delle carreggiate | In banchina | Ammessi |
| | | URBANO | strada principale | Ammessa in spazi separati con immissioni ed uscite concentrate | Esclusa la fermata | Escluso | Esclusi |
| | | | eventuale strada di servizio | Ammessa in appositi spazi (fascia di sosta) | Piazzole di fermata o eventuale corsia riservata | Su marciapiedi protetti | Ammessi |
| EXTRAURBANA PRINCIPALE | B | EXTRAURBANO | strada principale | Ammessa in spazi separati con immissioni ed uscite concentrate o in piazzole di sosta | Ammessa in spazi separati con immissioni ed uscite apposite | Escluso | Esclusi |
| | | | eventuale strada di servizio | Ammessa in appositi spazi (fascia di sosta) | Fermate organizzate in apposite aree al fianco delle carreggiate | In banchina | Ammessi |
| EXTRAURBANA SECONDARIA | C | EXTRAURBANO | C1 | Ammessa in piazzole di sosta | Fermate organizzate in apposite aree al fianco delle carreggiate | In banchina | Ammessi |
| | | | C2 | | | | |
| URBANA DI SCORRIMENTO | D | URBANO | strada principale | Ammessa in spazi separati con immissioni ed uscite concentrate | Corsia riservata e/o fermate organizzate | Su marciapiedi protetti | Esclusi |
| | | | eventuale strada di servizio | Ammessa in appositi spazi (fascia di sosta) | Piazzole di fermata | Su marciapiedi | Ammessi |
| URBANA DI QUARTIERE | E | URBANO | | Ammessa in appositi spazi (fascia di sosta) | Piazzole di fermata o eventuale corsia riservata | Su marciapiedi | Ammessi |
| LOCALE | F | EXTRAURBANO | F1 | Ammessa in piazzole di sosta | Fermate organizzate in apposite aree al fianco delle carreggiate | In banchina | Ammessi |
| | | | F2 | | | | |
| | | URBANO | | Ammessa in appositi spazi (fascia di sosta) | Piazzola di fermata | Su marciapiedi | Ammessi |

ALLEGATO “C” - PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI E TECNICI

- **Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285:** Nuovo Codice della Strada (NCDS);
- **Decreto Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495:** Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada;
- **Decreto Legislativo 10 settembre 1993, n. 360:** Modifiche ed integrazioni al D.L. 30 aprile 1992, n. 285;
- **Decreto Presidente della Repubblica 16 settembre 1996, n. 610:** Regolamento recante modifiche del DPR n. 495/92 concernente il Regolamento di esecuzione e di attuazione del NCDS;
- **Circolare della Presidenza del Consiglio dei Min. 31 marzo 1993, n. 432:** Itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane;
- **Circolare del Min. Aree Urbane 28 maggio 1991, n. 1196:** Indirizzi per la fluidificazione del Traffico Urbano;
- **Legge 24 maggio 1989, n. 122 (e succ. integrazioni):** Disposizioni in materia di parcheggi;
- **Direttiva Min. LL.PP. per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico** (art. 36 del D.L. 30 aprile 1992, N. 285. Nuovo codice della strada);
- **Norme sulle caratteristiche geometriche e di traffico delle strade urbane- CNR B.U. n. 60/1978;**
- **D.M. 19 aprile 2006 Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali**
- **Norme sull'arredo funzionale delle strade urbane - CNR B.U. n. 150/1992;**
- **Principali criteri e standards progettuali delle piste ciclabili** (Parte II - Circ. Min. Aree Urbane n. 432/1993).
- **Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade – D.M. 5.11.2001;**
- **Caratteristiche tecniche delle piste ciclabili – D.M. 30.11.1999 n. 557.**
- **D.P.R. 753/1980 “Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell’esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto”** ed in particolare l’ultimo comma dell’art. 5;
- **D.Lgs. 422/1997 “Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e**

compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59" ed in particolare: l'art.4, secondo cui non sono attribuite allo Stato le funzioni in materia di sicurezza di cui al D.P.R. n. 753/1980 relative al rilascio del nulla osta allo svolgimento dei servizi di trasporto su gomma e quelle relative all'accertamento di cui all'ultimo comma dell'art. 3 del D.P.R. n. 753/1980 e l'art. 5, di conferimento alle regioni e agli enti locali di tutti i compiti e di tutte le funzioni relativi al servizio pubblico di trasporto di interesse regionale e locale;

- **L.R. 42/1998 e smi "Norme per il trasporto pubblico locale"** ed in particolare l'art. 12, di attribuzione al Comune di tutte le funzioni amministrative relative ai servizi di trasporto pubblico che si svolgono nell'ambito del Comune stesso;