



Società partecipata di



SMART CITY E PIANIFICAZIONE URBANA

Redazione del PUT Piano urbano del traffico

REGOLAMENTO VIARIO



Comune di Oristano

INDICE

IL REGOLAMENTO VIARIO DEL PUT DI ORISTANO.....	1
TITOLO I – NORME GENERALI.....	4
Articolo 1. Finalità.....	4
Articolo 2. Ambito territoriale di applicazione.....	4
Articolo 3. Elaborati costitutivi.....	5
TITOLO II – NORMATIVA DI RIFERIMENTO.....	6
Articolo 4. Quadro normativo generale.....	6
Articolo 5. Norme sull’abbattimento delle barriere architettoniche.....	7
Articolo 6. Sicurezza stradale.....	7
Articolo 7. Mobilità ciclabile.....	8
Articolo 8. Micromobilità elettrica.....	9
Articolo 9. Inquinamento atmosferico.....	9
Articolo 10. Inquinamento acustico.....	11
Articolo 11. Disposizioni in materia di parcheggi.....	12
TITOLO III - Definizioni stradali e di traffico.....	13
Articolo 12. Classificazione delle strade.....	13
Articolo 13. Classificazione delle strade all’interno dell’ambito territoriale...14	
Articolo 14. Criteri per la classificazione delle strade.....	14
Articolo 15. Definizioni stradali e di traffico.....	15
TITOLO IV – CRITERI COMPOSITIVI DELLA PIATTAFORMA STRADALE.....	17
Articolo 16. Regolazione delle diverse componenti di traffico.....	17
Articolo 17. Geometria trasversale e di tracciato.....	17
Articolo 18. Fasce di rispetto.....	18
Articolo 19. Marciapiedi.....	20
Articolo 20. Attraversamenti pedonali.....	22
Articolo 21. Attraversamenti pedonali rialzati.....	23
Articolo 22. Zona a traffico Limitato (ZTL) e Area Pedonale (A.P.).....	25

Articolo 23. Fermate per gli autoveicoli del trasporto pubblico urbano.....	29
Articolo 24. Disciplina dei parcheggi.....	29
Articolo 25. Aree di sosta su strada per autoveicoli.....	29
Articolo 26. Disciplina della mobilità ciclabile.....	30
TITOLO V Classifica delle intersezioni stradali urbane.....	34
Articolo 27. Normativa generale di riferimento.....	34
Articolo 28. Definizione d'intersezione.....	34
Articolo 29. Modi di risoluzione dei punti di conflitto.....	34
Articolo 30. Classifica per livello di funzionalità.....	35
Articolo 31. Criteri di scelta dello schema di soluzione.....	36
Articolo 32. Disciplina delle intersezioni stradali.....	36
TITOLO VI Disciplina delle altre occupazioni stradali.....	38
Articolo 33. Passi carrabili.....	38
Articolo 34. Distributori.....	40
Articolo 35. Disciplina delle altre occupazioni delle sedi stradali.....	40

TITOLO I – NORME GENERALI

Articolo 1. Finalità

Il Regolamento Viario Comunale (RV) integra la classificazione funzionale delle strade che il Piano Urbano del Traffico (PUT) comunale ha determinato operando nei modi previsti dalle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico" del giugno 1995 ai sensi dell'art. 36 del D. L. 285/92 NCDS, nonché del suo Regolamento di Esecuzione ed attuazione D.P.R. 495/92. Il presente RV ha per oggetto la definizione delle caratteristiche geometriche e la disciplina d'uso di ciascuna strada di competenza del Comune compresa nell'ambito territoriale di applicazione di cui al punto 2 seguente.

Articolo 2. Ambito territoriale di applicazione

Per ambito territoriale di applicazione del presente Regolamento Viario (RV) si intende l'insieme delle aree costituenti il centro abitato, individuato, ai sensi dell'art. 4 e dell'art. 3 del D.L. 285/92 del Nuovo C.d.S, con Delibera G.C. n. 152/2022.

La regolazione della circolazione all'interno dei centri abitati deve essere regolata secondo quanto riportato nell'art.7 (Regolazione della circolazione nei centri abitati) del D.L. 285/92 del nuovo C.d.S. e s.m.i.

Nell'area così delimitata è istituito per tutti i veicoli il limite massimo di velocità di 50 km/h. A questi limiti può derogarsi solo nei modi specificati nel presente RV. Come disposto dal comma 1 b) del suddetto art.7 del Codice, nei centri abitati è possibile limitare la circolazione di tutte o alcune categorie di veicoli per accertate e motivate esigenze di prevenzione e tutela. Il trasporto di materiali e attrezzature per i quali sia tecnicamente impossibile procedere senza l'uso di autotreni, autosnodati e autoarticolati, non destinati a servizi di pubblico interesse, vanno sempre preventivamente autorizzati. L'autorizzazione è subordinata al parere del Comando della Polizia Locale, con particolare riguardo alla salvaguardia della sede stradale, degli edifici ed alla minimizzazione dei disagi per la quiete pubblica e la fruibilità delle aree interessate, stabilendo

giorni e orari idonei per le operazioni di trasporto. Regole particolari per la circolazione e per la sosta sono previste per le Zone a Traffico Limitato (ZTL), Aree Pedonali, etc.

Articolo 3. Elaborati costitutivi

Il presente Regolamento Viario è costituito dal testo del Regolamento formato da 6 titoli e da 35 articoli.

TITOLO II – NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Articolo 4. Quadro normativo generale

Per quanto non specificatamente previsto in questo Regolamento Viario vale quanto espresso nelle seguenti Leggi, Direttive, Circolari, Norme e loro successive modificazioni.

- Nuovo Codice della Strada D.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 e s.m.i. (compresa la Legge 177/2024 Riforma del C.d.S.). Il testo fondamentale che regola la classificazione, uso e manutenzione delle strade, dei veicoli, le norme di comportamento e l'uso dello spazio stradale;
- Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada, D.P.R. 16 dicembre 1992 n. 495 e s.m.i. Specifica, in stretta relazione con il C.d.S. le norme tecniche di attuazione dello stesso Codice, con carattere prescrittivo e prestazionale, le norme costruttive delle strade, i segnali, le pertinenze, i veicoli, le norme sulla guida ed il comportamento degli utenti della strada;
- Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei Piani Urbani del Traffico, (Direttive), emanate ai sensi dell'art. 36 del C.d.S. dal Ministero dei Lavori Pubblici, pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale n. 146 del 24 giugno 1995. Diviso in due parti, le Direttive, con definizioni di obiettivi, indicatori, strategie di intervento, contenuti progettuali e modalità procedurali del Piano e l'Allegato, che elenca i criteri progettuali, i contenuti delle analisi, indagini e rilevazioni da condurre nella redazione del PUT;
- Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 6792 del 5/11/2001, pubblicato sulla G.U. del 4/01/2002;
- Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 19/04/2006 (G.U. n. 170 del 24/07/2006);
- Regolamento recante norme per l'autorizzazione all'installazione e all'esercizio di impianti per la rilevazione degli accessi di veicoli ai centri storici e alle zone a traffico limitato DPR 22/06/1999, n. 250 (GU Serie Generale n.179 del 02/08/1999);

- Linee guida per la regolamentazione della circolazione stradale e segnaletica nelle Zone a Traffico Limitato, Ministero dei Trasporti 28/06/2019;
- Il Piano Regolatore Generale del Comune di Oristano adottato con Delibera Consiglio Comunale n.27 del 26.11.2011;
- Norme tecniche del Nuovo Piano Regolatore Generale di Oristano;
- D.M. n. 1444/1968, Limiti inderogabili di densità edilizia di altezze di distanze, e standard urbanistici per la formazione dei nuovi strumenti urbanistici;
- D.M. n.1404/1968 Distanze minime a protezione del nastro stradale da osservarsi nella edificazione fuori del perimetro dei centri abitati.

Articolo 5. Norme sull'abbattimento delle barriere architettoniche

- DM 236/1989 Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche;
- Legge 13/1989 Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati;
- Normativa per l'abbattimento delle barriere architettoniche con riferimento alla Circolare 1030 del 13/6/1983, Direttive Min. LL: PP, Aprile 1985 per la mobilità dei disabili;
- Legge 104 del 5/02/1992 "Legge quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate", ove l'art.46 impone a Regioni e Comuni di assicurare la mobilità dei disabili;
- D.P.R. n. 503 del 24/07/1996 (Pubblicato in S.O. della G.U. 27 settembre 1996, n. 227), "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici".

Articolo 6. Sicurezza stradale

- Circolare del Ministero dei Lavori Pubblici 8 giugno 2001, n. 3699 - “Linee Guida per le Analisi di Sicurezza delle Strade”;
- Legge n.120 del 29/07/2010 - Disposizioni in materia di sicurezza stradale;
- D.L. 15 marzo 2011, n. 35 - “Gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali”;
- D.M. 2 maggio 2012, n. 137 - “Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali”;
- Linee guida per la redazione di Piani di Sicurezza stradale urbana nell’ambito dei PUT emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici - Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale;
- Piano Nazionale della Sicurezza Stradale con orizzonte 2020 (PNSS Orizzonte 2020), Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Direzione Generale per la Sicurezza Stradale;
- Legge n. 156 del 09/11/2021, Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale.

Articolo 7. Mobilità ciclabile

- Legge n. 208/1991 “Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane”;
- Circolare PCM n. 432 del 31/03/93, “Itinerari ciclopedonali. Principali criteri e standard progettuali per le piste”;
- Legge n.366 del 19/10/1998, “Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica”;
- DMLP n. 557 del 30/11/1999, “Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili”;
- Legge 11 gennaio 2018, n. 2. Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica, che prevede che le città metropolitane

e i comuni non facenti parte delle città metropolitane, predispongano ed adottino il Biciplan come piano di settore dei PUMS disciplinati dal D.M. 397/2017 e modificato dal D.M. 396/2019;

- Legge 177/2024 Riforma del C.d.S., che apporta modifiche agli articoli introdotti nel 2020 con il D.L. 34/2020 e 76/2020.

Articolo 8. Micromobilità elettrica

- Legge n. 145 del 30 dicembre 2018, Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021 “; L'art. 1, comma 102, introduce la possibilità di autorizzare la sperimentazione della circolazione su strada di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica, quali segway, hoverboard e monopattini, e prevede l'emanazione di uno specifico decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per la definizione delle modalità di attuazione e degli strumenti operativi della sperimentazione;
- Decreto Ministeriale 04 giugno 2019, n.229 – “Sperimentazione della circolazione su strada di dispositivi per la micromobilità elettrica”;
- Legge del 29 dicembre 2019, n.160 – “Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022”; L'art. 1, comma 75, equipara i monopattini ai velocipedi;
- Circolare Ministero dell'interno del 09 marzo 2020 – “Circolazione su strada dei monopattini elettrici e dei dispositivi per la micromobilità elettrica”;
- Legge 177/2024 Riforma del C.d.S., introduce nuove disposizioni sui monopattini e sui dispositivi di micromobilità elettrica similari, quali monoruota, segway e hoverboard.

Articolo 9. Inquinamento atmosferico

- Direttive comunitarie, “Linee Guida di Qualità dell'Aria per l'Europa dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, aventi la finalità di protezione della Salute Pubblica dagli effetti sfavorevoli dell'Inquinamento Atmosferico”;

- DPCM 28/3/83 "Limiti massimi di accettabilità delle concentrazioni e di esposizione relativi inquinanti dell'aria nell'ambiente esterno";
- DPR n.203 del 24/5/88, "Attuazione delle direttive Cee nn. 80/779, 82/884, 84/360, 85/203 concernenti norme in materia di qualità dell'aria, relativamente a specifici agenti inquinanti, e di inquinamento prodotto dagli impianti industriali, ai sensi dell'articolo 15 della L. 16/4/87 n. 183";
- D. M. 20/5/91; "Criteri per l'elaborazione dei piani regionali per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria" e "Criteri per la raccolta dei dati inerenti alla qualità dell'aria";
- D. M. 6/5/92, "Definizione del sistema nazionale finalizzato al controllo ed assicurazione di qualità dei dati di inquinamento atmosferico ottenuti dalle reti di monitoraggio;
- D. M. del 25/11/1994 Aggiornamento delle norme tecniche in materia di limiti di concentrazione e di livelli di attenzione e di allarme per gli inquinamenti atmosferici nelle aree urbane e disposizioni per la misura di alcuni inquinanti di cui al decreto ministeriale 15 aprile 1994;
- Direttiva comunitaria 96/62/CE del 27/09/1996 "Consiglio in materia di valutazione e di gestione della qualità dell'aria ambiente";
- Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152 - Norme in materia ambientale (G.U. n. 88 del 14 aprile 2006);
- D. L. n. 155/2010 - Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa (pubblicato in G. U. n. 216 del 15/09/2010 - Suppl. Ordinario n. 217);
- D. M. Ambiente 29/11/2012 Individuazione delle stazioni speciali di misurazione della qualità dell'aria previste dall'articolo 6, comma 1, e dall'articolo 8, commi 6 e 7 del decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155. (GU Serie Generale n.299 del 24-12-2012);
- D. M. Ambiente 22/02/2013 - Formato per la trasmissione del progetto di adeguamento della rete di misura ai fini della valutazione della qualità dell'aria (Gu 26 marzo 2013 n. 72);
- D. M. 5/05/2015 Metodi di valutazione delle stazioni di misurazione della qualità dell'aria di cui all'articolo 6 del decreto legislativo 13/08/2010, n. 155. (GU Serie Generale n.128 del 05-06-2015);

- D.M. 26/01/2017 Attuazione della direttiva (UE) 2015/1480 del 28 agosto 2015, che modifica taluni allegati delle direttive 2004/107/CE e 2008/50/CE nelle parti relative ai metodi di riferimento, alla convalida dei dati e all'ubicazione dei punti di campionamento per la valutazione della qualità dell'aria ambiente. (GU Serie Generale n.33 del 09-02-2017);
- D.L. n.81 del 30/05/2018 – Recepimento della nuova direttiva NEC (2016/2284/UE) che abroga la normativa precedente e assume come finalità generale il miglioramento della qualità dell'aria e la salvaguardia della salute umana e dell'ambiente, mirando a fornire un contributo significativo al raggiungimento degli obiettivi del decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155, recante attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria per un'aria più pulita in Europa;
- DPCM 23/12/2021 di approvazione del Programma Nazionale di Controllo dell'Inquinamento Atmosferico (PNCIA) Il Programma è predisposto in attuazione della direttiva EU 2016/2284 (National Emission Ceilings - NEC), tenendo conto degli obiettivi stabiliti per l'Italia di riduzione al 2020 e al 2030 delle emissioni nazionali di determinati inquinanti atmosferici.

Articolo 10. Inquinamento acustico

- Legge n. 349/1986, "Istituzione del Ministero dell'Ambiente e norme in materia di danno ambientale" e s.m.i.; D.P.C.M. 1/3/1991, "Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno";
- Circolare Min. Aree Urbane n. 1196/1991, "Indirizzi attuativi per la fluidificazione del traffico urbano ai fini del risparmio energetico";
- Legge n. 447 del 26/10/95 "Legge quadro sull'inquinamento acustico" e successive modifiche (L. n. 426/97, L.n.448/98; L. n.205/99 e L. n.179/2002);
- DPCM 14/11/97 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore";
- Decreto 16/3/98 del Ministero dell'Ambiente G.U. n.120 del 26/5/98, "Norme tecniche per l'esecuzione delle misure". Definisce le tecniche di rilevazione e di misurazione dell'inquinamento

acustico con particolare riferimento alle infrastrutture di trasporto, ed una metodologia di misurazione del rumore stradale;

- D. L. 19/08/2005, n. 194 - Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale;
- D. L. 17/02/2017, n. 41 Disposizioni per l'armonizzazione della normativa nazionale in materia di inquinamento acustico con la direttiva 2000/14/CE e con il regolamento (CE) n. 765/2008, a norma dell'articolo 19, comma 2, lettere i), l) e m) della legge 30 ottobre 2014, n. 161. (GU Serie Generale n.79 del 04-04-2017);
- D. L. 17/02/2017 n. 42 - Disposizioni in materia di armonizzazione della normativa nazionale in materia di inquinamento acustico, a norma dell'articolo 19, comma 2, lettere a), b), c), d), e), f) e h) della legge 30 ottobre 2014, n. 161. (GU Serie Generale n.79 del 04-04-2017).

Articolo 11. Disposizioni in materia di parcheggi

- Legge urbanistica, L n. 1150/42 art. 41 sexies, così come introdotto dalla legge 6 agosto 1967, n. 765;
- Decreto Ministeriale n. 1444/1968 Standard urbanistici e limiti inderogabili di densità, altezza e distanza tra i fabbricati;
- Disposizioni in materia di parcheggi, programma triennale per le aree urbane maggiormente popolate nonché modificazioni di alcune norme del testo unico sulla disciplina della circolazione stradale. Legge n. 122/1989 e successive modificazioni (Legge Tognoli) (G.U. del 6/4/1989);
- Circolare Min. LL.PP. 3816/1997 del 21/7/1997 (sul Road Pricing);
- Decreto Ministero delle Aree Urbane n. 41/1990 Parcheggi. Regolamento sui criteri di priorità nella realizzazione (G.U. del 2/3/90);
- Circolare Ministero delle Aree Urbane n. 1196/91, indirizzi attuativi per la fluidificazione del traffico urbano ai fini del risparmio energetico (G.U. del 19/6/91);
- Norme sull'arredo funzionale delle strade urbane, C.N.R. B.U. n. 150/1992;

- Legge 28 novembre 2005, n. 246 (Semplificazione e riassetto normativo per l'anno 2005), all'art. 12, comma 9 - modifica legge n. 1150/42 nel suo art. 41 sexies.

TITOLO III – Definizioni stradali e di traffico

Articolo 12. Classificazione delle strade

Ai fini dell'applicazione delle norme del presente RV, si riportano le seguenti definizioni e classificazioni delle strade (art.2 del D.L. n.285 del 30/04/1992).

Le strade urbane, presenti all'interno dell'ambito territoriale comunale sono classificate (ai sensi dell'art. 2 comma 2 del D.L. 285/92 nuovo C.d.S.) in riferimento alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali (ovvero in rapporto alla velocità di esercizio prevista), nei seguenti tipi principali:

Strade extraurbane principali (CLASSE B). Assolvono la funzione di arteria principale di collegamento regionale svolgono un ruolo essenziale nella connessione tra i grandi centri urbani e le aree del territorio regionale o nazionale. Queste strade sono fondamentali per i movimenti a media e lunga percorrenza, sia di persone che di merci, e rappresentano spesso l'alternativa alle autostrade nelle regioni dove queste ultime non sono presenti, come nel caso della Sardegna.

Strade urbane di quartiere (CLASSE E). Assolvono la funzione di collegamento tra settori e quartieri limitrofi o, per le aree di più vaste dimensioni, di collegamento tra zone estreme di un medesimo settore o quartiere (spostamenti di minore lunghezza rispetto a quelli eseguiti sulle strade di scorrimento). In questa categoria rientrano, in particolare, le strade destinate a servire i principali insediamenti urbani e di quartiere (servizi, attrezzature, ecc.), che vengono raggiunti attraverso gli opportuni elementi viari complementari. La velocità massima ammessa è di 50 km/h. Possono essere prescritte, previa adeguata segnalazione, velocità inferiori.

Strade urbane ciclabili (CLASSE E-bis). Strade urbane ad unica carreggiata, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale con priorità per i velocipedi.

Strade locali (CLASSE F). Hanno la funzione di garantire agli spostamenti pedonali l'accesso diretto agli edifici nonché la funzione di supportare la parte iniziale e finale degli spostamenti veicolari privati. In questa categoria rientrano, in particolare, le strade pedonali e le strade-parcheggio. Su

di esse non è ammessa la circolazione dei mezzi di trasporto pubblico collettivo. La velocità massima ammessa è di 50 km/h. Possono essere prescritte velocità inferiori, previa adeguata segnalazione (art. 135 del Reg. per zone residenziali).

Le Classi A, C e D non sono presenti in quanto rispettivamente autostrade, strade extraurbane secondarie e strade urbane di scorrimento.

Articolo 13. Classificazione delle strade all'interno dell'ambito territoriale

Il Piano Urbano del Traffico (PUT), avendo tenuto conto delle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali della viabilità esistente e di progetto, classifica tutta la rete viaria del Comune di Oristano nel seguente modo:

- **STRADE EXTRAURBANE PRINCIPALI:** ad esempio la Strada Statale 131 Carlo Felice, principale asse di comunicazione della Sardegna, attraversa il territorio comunale costituendo un'infrastruttura fondamentale per i collegamenti a lunga percorrenza.
- **STRADE DI QUARTIERE:** le restanti strade, come ad esempio la SP1, suddividendole funzionalmente in principali e secondarie, che rappresentano i principali itinerari di attraversamento e di collegamento di zone diverse della città e di queste con l'esterno.
- **STRADE LOCALI URBANE/EXTRAURBANE:** le altre strade minori del Centro urbano e le strade interne alle frazioni.
- **STRADE CICLABILI:** ad esempio la SP 55 ove è stata parzialmente istituita la Zona 30.

La classificazione diventa ad ogni effetto operativa con la definitiva approvazione del PUT. Nell'eventualità di successive mutate condizioni e caratteristiche che rendessero opportuno procedere ad un aggiornamento della classificazione di alcune strade, la Giunta Comunale potrà stabilire, con propria Delibera, il passaggio di categoria di dette strade da uno ad altro tipo.

Articolo 14. Criteri per la classificazione delle strade

Il principio secondo il quale è stata stilata la classifica funzionale delle strade della rete viaria del Comune di Oristano è quello della classificazione gerarchica delle strade, principio universalmente accettato e fissato nella Normativa Tecnica e delle indicazioni fornite dalle Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei Piani Urbani del Traffico, emanate ai sensi dell'art. 36 del C.d.S. dal Ministero dei Lavori Pubblici, pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale n. 146 del 24 giugno 1995.

La Classifica Funzionale delle strade, nell'ambito del Piano del Traffico, è stata redatta considerando i seguenti elementi:

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

Il presente Regolamento Viario integra la Classifica Funzionale delle strade e determina le caratteristiche geometriche e di traffico e la disciplina d'uso di ogni tipo di strada urbana.

Di seguito sono riportate le componenti di traffico ammesse e la geometria del tracciato, le fasce di pertinenza e di rispetto, nonché la regolamentazione delle Strade destinate a funzioni particolari (ZTL, ecc.) per ciascuna categoria di strada.

Articolo 15. Definizioni stradali e di traffico

Per meglio specificare i contenuti del presente Regolamento Viario ad integrazione della Classifica funzionale si riportano le seguenti definizioni (art. 3 del D.L. n. 285 del 30/04/1992). Le definizioni stradali e di traffico considerate dal RV sono:

- *Strada*. Area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei veicoli (carreggiata) e dei pedoni (marciapiedi);
- *Carreggiata*. Parte della strada destinata allo scorrimento dei veicoli, composta da una o più corsie di marcia e, in genere, pavimentata e delimitata da strisce di margine;
- *Circolazione*. Il movimento, la fermata e la sosta dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulla strada;
- *Corsia*. Parte longitudinale della strada di larghezza idonea a permettere il transito di una sola fila di veicoli;
- *Banchina*. Parte della strada compresa tra il margine della carreggiata ed il più vicino tra i seguenti elementi longitudinali: marciapiedi, spartitraffico, arginello, ciglio della cunetta, ciglio superiore della scarpata nei rilevati;
- *Marciapiede*. Parte della strada, esterna alla carreggiata, rialzata o altrimenti delimitata e protetta, destinata alla circolazione dei pedoni.

Per quel che concerne la definizione della rete stradale in ambito urbano si riportano le seguenti definizioni (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 5 del 5/11/2001):

- *Rete primaria* (di transito e scorrimento): strade extraurbane con la funzione di soddisfare spostamenti di lunghe distanze con componenti limitate;
- *Rete principale urbana*: con la preminente funzione di soddisfare le esigenze della mobilità motorizzata, per spostamenti di media distanza e con componenti limitate;
- *Rete secondaria urbana*: caratterizzata principalmente dalle strade urbane di quartiere con una funzione di penetrazione verso la rete locale e per spostamenti di media distanza e con componenti limitate;

-
- *Rete locale urbana*: insieme delle strade locali, con funzione preminente di soddisfare le esigenze dei pedoni e della sosta veicolare.

TITOLO IV – CRITERI COMPOSITIVI DELLA PIATTAFORMA STRADALE

Articolo 16. Regolazione delle diverse componenti di traffico

Le componenti di traffico ammesse nelle diverse classi di strade urbane (vedi Figura 1) sono state determinate in base al D.M. del 5/11/2001, alle Dir. Min. LL. PP 24/6/1995 e alle norme CNR n.60/1978.

A differenza delle norme CNR, per le strade di quartiere e di categoria inferiore sono ammesse tutte le componenti di traffico. Inoltre, non si fissano limitazioni alla regolazione dei mezzi pubblici, ammettendo l'adozione di corsie riservate su ogni tipo di strada urbana.

In particolare, dalle strade interquartiere sino alle strade locali zonali, sono ammesse tutte le componenti di traffico e, per i pedoni, devono essere previsti attraversamenti semaforizzati o zebrati.

Articolo 17. Geometria trasversale e di tracciato

Per la geometria di tracciato e trasversale si adottano gli standard fissati dalle norme CNR n. 60/1978 e dal D.M. Infrastrutture e Trasporti n.5/2001.

Per le extraurbane principali, che hanno la funzione di garantire collegamenti tra il centro urbano e l'ambito provinciale e regionale, le velocità di progetto minima e massima sono, rispettivamente, di 70 km/h e 120 km/h per le strade principali, e 40km/h e 100 km/h per eventuali strade di servizio.

Al contrario, si fissano velocità minime di progetto inferiori a 50 km/h per le strade a vocazione esclusivamente urbana e non si stabiliscono standard geometrici minimi.

Vengono, inoltre, fissate le velocità massime di progetto, ritenute compatibili con la funzione urbana di ciascun tipo di strada non superiori, in ogni caso, ai 50km/h nei centri abitati come da indicazioni del C.d.S. (art. 142).

Le strade di cui alla classificazione precedente e presenti sul territorio comunale, debbono avere, secondo l'art. 2 del nuovo C.d.S. per i riferimenti normativi e dimensionali, le seguenti caratteristiche minime.

- *Strada extraurbana principale*: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore; per eventuali altre categorie di utenti devono essere previsti opportuni spazi. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio, che comprendano spazi per la sosta, con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione;
- *Strada urbana di quartiere*: strada ad unica carreggiata con una o più corsie per senso di marcia, banchine pavimentate e marciapiedi. Per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata;
- *Strada locale*: strada urbana opportunamente sistemata ai fini della circolazione pedonale e veicolare non facente parte degli altri tipi di strade.

Articolo 18. Fasce di rispetto

Le fasce di rispetto sono fissate in conformità agli artt. 16,17 e 18 del D.L. n.285/92 del CdS e s.m.i. ed al Regolamento di esecuzione e di attuazione del CdS e s.m.i.(artt. 26, 27 e 28), ed in particolare sul territorio comunale si fa riferimento alle seguenti larghezze minime:

- *Strade extraurbane principali*, 20,00 m con ubicazione esterna al centro abitato in presenza dello strumento urbanistico vigente attuativo;
- *Strade urbane di quartiere*, nei centri abitati e fuori dai centri abitati, in presenza dello strumento urbanistico vigente attuativo, la fascia di rispetto non è esplicitamente stabilita e pertanto è definita dall'Amministrazione comunale

- *Strade urbane locali*, nei centri abitati e fuori dai centri abitati, in presenza dello strumento urbanistico vigente attuativo, la fascia di rispetto non è esplicitamente stabilita e pertanto è definita dall'Amministrazione comunale

Inoltre, la distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare per impiantare alberi lateralmente alla strada, non può essere inferiore alla massima altezza raggiungibile per ciascun tipo di essenza a completamento del ciclo vegetativo e comunque non inferiore a 6 (sei) metri.

Nei centri abitati, in corrispondenza di intersezioni stradali a raso, alle fasce di rispetto previste in rettilineo si deve aggiungere l'area di visibilità determinata dal triangolo avente due lati sugli allineamenti delimitanti le fasce di rispetto, la cui lunghezza, misurata a partire dal punto di intersezione degli allineamenti stessi, sia pari al doppio delle distanze stabilite nel Regolamento a seconda del tipo di strada, e il terzo lato costituito dal segmento congiungente i punti estremi (Art.18 C.d.S.).

Tipologia stradale	UBICAZIONE Esterna alla delimitazione di centro abitato			UBICAZIONE Interna alla delimitazione di centro abitato		
	Fasce di rispetto in metri		Competenza	Fasce di rispetto in metri		Competenza
	nuovi edifici oppure ricostruzioni	zone edificabili (prg o attuativo)		senza strumento urbanistico	con strumento urbanistico	
A Autostrada	60	30	ente concessionario	30	30	ente concessionario
B Strada extraurbana principale	40	20	statale, regionale, provinciale, comunale			
C Strada extraurbana secondaria	30	10	statale, regionale, provinciale, comunale			
D Strada urbana di scorrimento				20	20	comunale ^{4.9}
E Strada urbana di quartiere				20	esplicita mente non stabilite	
F Strada locale	20		statale, regionale, provinciale, comunale	10	esplicita mente non stabilite	comunale ^{4.10}
F Strada vicinale	10		statale, regionale, provinciale, comunale	10	esplicita mente non stabilite	

Figura 1 – Classificazione delle strade, fasce di rispetto ai fini della sicurezza e competenze

Articolo 19. Marciapiedi

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

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

Tali occupazioni permanenti di sede stradale illustrate di seguito debbono, comunque, consentire, ai sensi dell'art. 20, c. 3 del D. L. 285/92 NCdS e s.m.i. che rimanga libera una zona per la circolazione dei pedoni e persone con limitata o impedita capacità motoria. Inoltre, le occupazioni non possono comunque ricadere all'interno dei triangoli di visibilità delle intersezioni, di cui all'articolo 18, comma 2.

Nelle zone di rilevanza storico-ambientale, ovvero quando sussistano particolari caratteristiche geometriche della strada, è ammessa l'occupazione dei marciapiedi a condizione che sia garantita una zona adeguata alla circolazione dei pedoni e delle persone con limitata o impedita capacità motoria.

Le normative indicano il riferimento $\geq 1,50\text{m}$ come misura minima da rispettare per la nuova viabilità. Dunque il presente Regolamento Viario stabilisce il minimo della larghezza del marciapiede pari a 1,50 m per la nuova viabilità. Per le strade esistenti, in mancanza di spazio, la misura minima di 1,50 m può essere mantenuta cambiando il senso di marcia e passando dal doppio senso a senso unico, previo parere Amministrazione Comunale in merito all'impatto della nuova disciplina di circolazione.

Nei tratti in viadotto delle strade di quartiere la larghezza minima dei marciapiedi può essere ridotta a m. 1,00. Tale misura ridotta può essere adottata, eccezionalmente, anche per i marciapiedi delle strade locali in zone ove la sede stradale non è sufficiente a garantire gli standard minimi sopracitati; in questi casi eccezionali, inoltre, il marciapiede può essere a raso purché separato dalla carreggiata stradale.

Tutti i marciapiedi ed i passaggi pedonali che si affacciano su carreggiate sottostanti debbono essere muniti di rete di protezione alta m. 2,00 come previsto nel D.M. n.6792 del 05/11/2001. Per marciapiedi protetti si intendono le corsie pedonali dotate, in corrispondenza del lato prospiciente le carreggiate veicolari, di elementi fisici (guard-rail, cordoli, fittoni, reti, ecc.) la cui altezza (30 cm), lungo tutto il marciapiede, non consenta agli autoveicoli di portarsi su tale zona pedonale.

Sono altresì da considerarsi marciapiedi protetti quelli non a diretto contatto con le carreggiate dove transitano gli autoveicoli.

Articolo 20. Attraversamenti pedonali

In base all'art.145 del Regolamento di Attuazione gli attraversamenti pedonali a raso vanno evidenziati mediante zebraure con strisce bianche parallele alla direzione di marcia dei veicoli, di lunghezza non inferiore a 2,50 m sulle strade locali e di quartiere e a 4,00 m sulle altre strade, la larghezza delle strisce e degli intervalli è di 50 cm.

Gli attraversamenti del tipo a livelli sfalsati devono essere attrezzati con scivoli per carrozzine con pendenza non superiore al 10% e con idonei sistemi meccanici di elevazione (CNR n.90/1983).

Sulle strade a più di due corsie per senso di marcia si deve prevedere un'isola salvagente (CNR n. 150/1992), preceduta da adeguata segnaletica orizzontale e verticale (Artt.170, 176, 177 e 178 Regolamento di Attuazione del C.d.S.).

Sulle strade di quartiere e locali su cui è consentita la sosta, gli attraversamenti pedonali possono essere protetti dalla sosta illegale mediante dissuasori di sosta.

Inoltre, vanno previsti, sull'intera larghezza del percorso pedonale o, comunque, per una parte di esso non inferiore a 90 cm, opportune rampe e inviti dei cigli dei marciapiedi, nonché tagli delle isole di traffico invalicabili interessate dai percorsi pedonali (CNR, Boll. n.150/1992, comma 4.3.2; D.P.R. n. 384/78 Art.3 e Circ. Min. LL. PP; del 3.6.1983).

Particolare attenzione deve essere posta all'illuminazione degli attraversamenti pedonali e ciclabili, evitando che vengano a trovarsi in zone d'ombra. Nelle strade senza illuminazione, gli attraversamenti pedonali devono in ogni caso essere illuminati.

Nelle Zone a Traffico Pedonale Privilegiato definite dalle Direttive Min. LL.PP. del 24.6.1995 possono essere previsti dossi artificiali di lunghezza pari a quella di un attraversamento pedonale, realizzando passaggi rialzati trasversali alla direzione di marcia dei veicoli. Tali passaggi, segnalati con una differenziazione di pavimentazione, non costituiscono attraversamento pedonale, che deve essere individuato dalle strisce bianche di cui all'Art.145 Regolamento di Attuazione, ma rappresentano un passaggio preferenziale per il pedone, che, in queste zone, gode comunque del diritto di precedenza rispetto ai veicoli.

Articolo 21. Attraversamenti pedonali rialzati

Nel contesto del regolamento viario del Comune di Oristano, l'implementazione degli attraversamenti pedonali rialzati rappresenta una misura efficace per aumentare la sicurezza dei pedoni e moderare la velocità veicolare.

La normativa italiana non vieta né impone esplicitamente la realizzazione di attraversamenti pedonali rialzati. Tuttavia, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nelle "Linee guida per la redazione dei piani urbani della sicurezza stradale" (Circolare n. 3698 del 8 giugno 2001), include tali dispositivi tra le misure di moderazione del traffico volte a migliorare la sicurezza stradale, specialmente per le categorie più vulnerabili come pedoni e ciclisti. Inoltre, gli attraversamenti rialzati non sono considerati dossi e possono essere installati anche su strade dove circolano mezzi di soccorso e di pronto intervento, perché la loro geometria è diversa dalla norma richiamata nell'articolo 179 del Regolamento di esecuzione ed attuazione del Codice della strada (D.P.R. n. 495 del 1992).

Gli attraversamenti pedonali rialzati devono essere progettati con le seguenti caratteristiche (cfr. figura 2):

- Altezza della piattaforma: compresa tra 7 e 10 cm rispetto al piano stradale;
- Lunghezza della piattaforma: variabile e al massimo 2 corsie, una per senso di marcia;
- Larghezza della piattaforma: minimo 3,50 m, 2,50 m per la sezione dell'attraversamento e 0,50 m per ogni franco laterale;
- Pendenza delle rampe di raccordo: generalmente del 10%, per garantire un transito sicuro sia per i veicoli che per i pedoni.

La superficie dell'attraversamento deve essere antiscivolo e ben visibile, utilizzando materiali e colorazioni che assicurino una chiara percezione sia diurna che notturna.

Gli attraversamenti pedonali rialzati sono particolarmente indicati in aree con elevato traffico pedonale e dove si desidera ridurre la velocità dei veicoli, come:

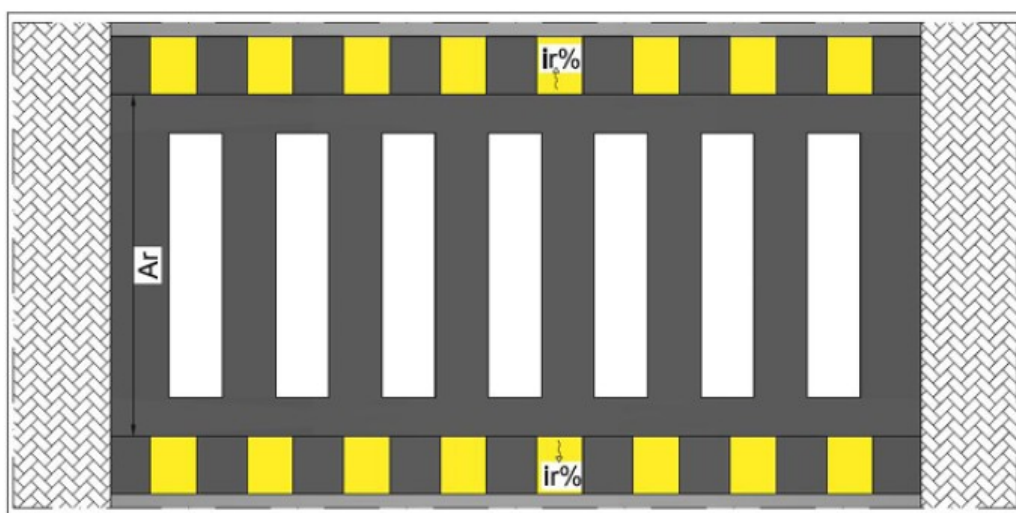
- Zone residenziali;
- Accessi scolastici;
- Prossimità di ospedali o centri per anziani o servizi per il pubblico;
- Strade dove il flusso veicolare è molto veloce.

Il rialzamento pedonale può essere installato in strade con limite di velocità minore o uguale di 50 km/h. Prima dell'installazione, è necessario effettuare un'analisi dettagliata del traffico e delle condizioni stradali per garantire l'efficacia e la sicurezza dell'intervento ed avere il parere dell'Amministrazione Comunale e della Polizia Locale.

Gli attraversamenti pedonali rialzati possono essere realizzati in loco utilizzando asfalto o calcestruzzo, oppure mediante l'impiego di moduli prefabbricati in materiali compositi ed omologati. L'adozione di soluzioni prefabbricate offre vantaggi in termini di rapidità di installazione e uniformità delle caratteristiche tecniche. Indipendentemente dalla scelta, è essenziale che i

materiali impiegati garantiscano durabilità, resistenza agli agenti atmosferici e manutenzione ridotta.

Infine, per assicurare una corretta percezione da parte degli utenti della strada, gli attraversamenti devono essere accompagnati da: segnaletica verticale e orizzontale ben visibile, con marcatura delle strisce pedonali sulla superficie rialzata, utilizzando vernici ad alta riflettanza e prevedendo sistemi di illuminazione dedicati per garantire la visibilità nelle ore notturne e in condizioni di scarsa luminosità.



ATTRAVERSAMENTO PEDONALE RIALZATO			
DESCRIZIONE		STANDARD	INFORMAZIONI ADDIZIONALI
Rampa di raccordo	i_r = Pendenza	Massimo 15% se $v \leq 50$ km/h Massimo 17,5% se $v \leq 30$ km/h	il rialzamento dell'attraversamento può essere fatto soltanto per le strade dove il limite di velocità è uguale o inferiore a 50 km/h
	Segnaletica orizzontale	Strisce a colori alternati (Bianco e Nero o Giallo e Nero).	la zona della rampa può essere resa meglio visibile mediante applicazione di strisce alternate di colori contrastanti
Segnaletica verticale		Cfr. paragrafo 4-9	
A_r = Ampiezza		Minimo 3,50 m	in caso di attraversamento rialzato l'ampiezza deve essere almeno quella delle sezione di attraversamento (min 2,50 m) più un franco laterale di 0,50 m per parte
L = Lunghezza (trasversale al senso di marcia dei veicoli)		Al massimo 2 corsie	la parte di carreggiata rialzata non deve essere superiore a due corsie, una per senso di marcia

Figura 2 – Tabella riassuntiva delle caratteristiche degli attraversamenti rialzati (fonte: Linee guida ACI)

Articolo 22. Zona a traffico Limitato (ZTL) e Area Pedonale (A.P.)

Il PUT individua, con apposita perimetrazione, all'interno dell'ambito territoriale di riferimento (vedi ambito di applicazione) del presente RV, gli spazi urbani e le sedi stradali destinati a ZTL e A.P.

Nelle zone individuate nell'elaborato denominato "T06_Piano della pedonalità e ciclo-pedonalità - Scenario", gli interventi che prevedono l'istituzione di nuove A.P. nell'area di centro città finalizzate al recupero della vivibilità degli spazi urbani.

Nel centro storico di Oristano è istituita una "Zona a Traffico Limitato", recentemente modificata con la Delibera di Giunta n.16 del 07/02/2025. La ZTL è attiva per fasce orarie: è consentito l'accesso ai veicoli non autorizzati, fra le 09:00 e le 13:00 e fra le 16:00 e le 20:00, mentre a tutte le ore è permesso l'accesso ai veicoli autorizzati muniti di contrassegno, quali veicoli privati al servizio di invalidi, veicoli di servizio delle forze dell'ordine, dei Vigili del Fuoco e dell'Ufficio Territoriale del Governo, veicoli adibiti al trasporto dei valori presso istituti di credito, di farmaci urgenti salva vita presso le farmacie, di bombole per uso domestico e prodotti per il riscaldamento

ad uso privato. Con la suddetta delibera è prevista l'introduzione del controllo elettronico per i varchi della ZTL, la cui gestione in precedenza non avveniva con tecnologie avanzate. Questo permetterà l'identificazione dei veicoli in ingresso ed il controllo degli accessi agli autorizzati nell'area mediante lettura ottica della targa, integrando il controllo effettuato dalla Polizia Locale. Ai veicoli merci sino a 3500 kg è consentito l'accesso alla ZTL nelle suddette fasce orarie, di sostare negli spazi appositamente riservati e di circolare per un tempo massimo di 30 minuti a partire dal passaggio del veicolo dal varco elettronico in entrata fino all'uscita.

Per le ZTL e AP si fa riferimento al D.P.R. n.250/99 in coerenza con le "Linee Guida sulla regolamentazione della circolazione stradale e segnaletica nelle zone a traffico limitato" emanate con prot. n. 5050 del 28 giugno 2019.

L'Amministrazione, nella piena autonomia e responsabilità, in relazione alla conoscenza dei luoghi e delle specificità del contesto, nell'istituire e/o estendere una ZTL / AP valuta il relativo schema di circolazione in base ai seguenti criteri:

- la disciplina deve garantire una regolare circolazione nella rete viaria esterna alla ZTL;
- devono essere adeguatamente previsti e correttamente segnalati i percorsi consentiti alle diverse tipologie di utenti e/o veicoli non autorizzati al transito nella ZTL, prevedendo che ci sia almeno una via di fuga;
- il perimetro della ZTL deve corrispondere all'area che si intende preservare e che contestualmente deve possedere tutti i requisiti predetti in relazione ad una corretta circolazione stradale anche per gli utenti e/o veicoli non autorizzati all'accesso nella ZTL;
- la nuova disciplina deve garantire una regolare circolazione anche all'interno della ZTL attraverso la verifica dei sensi di circolazione;

- la disciplina della circolazione all'interno di una ZTL deve essere omogenea, ovvero le tipologie di utenti autorizzati e gli eventuali orari di accesso devono essere identici in tutti i varchi;
- nel caso in cui, all'interno del medesimo centro abitato, si renda necessario differenziare le categorie di veicoli non ammesse o di utenti autorizzati in funzione di zone diverse, devono essere istituite ZTL distinte;
- l'istituzione di Aree Pedonali (AP), isolate o contigue o concentriche alla ZTL, deve rispettare, in termini di schemi di circolazione le medesime regole di una qualunque ZTL, e devono essere installate le relative segnaletiche di varco e di preavviso;
- i segnali preesistenti l'istituzione di una ZTL e/o di una AP, se non coerenti e/o discordanti con i segnali di preavviso ed i segnali di varco da installare, devono essere eliminati;
- le limitazioni della circolazione non devono produrre effetti negativi sulla viabilità di altri enti proprietari/gestori di strade, ed in particolare non devono costituire deviazioni ingiustificate dei flussi di attraversamento da un centro abitato ad un altro o comunque su viabilità di enti diversi, ad eccezione dei casi in cui la deviazione avvenga su viabilità alternativa avente principalmente la funzione di by-pass del centro abitato;
- qualora l'istituzione della ZTL provochi, anche solo indirettamente, effetti sulla viabilità extraurbana o comunque sulla viabilità di altri enti proprietari/gestori, deve essere preventivamente acquisito il nulla osta da parte di tutti gli enti interessati.

Nelle ZTL tipiche, con divieto generalizzato a tutte le categorie di veicoli, rientra nelle facoltà dell'Amministrazione comunale esentare dal divieto oltre alle categorie dei veicoli della polizia, ambulanze e vigili del fuoco e dei veicoli al servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie, anche altre categorie quali ad esempio i veicoli merci, specificando il periodo in cui è consentito il carico e scarico.

In tali zone l'Amministrazione può concedere l'autorizzazione a determinate categorie di utenti, quali i residenti, e di veicoli, quali il trasporto pubblico, inclusi i taxi, nonché ad altre categorie, tra cui veicoli elettrici, car sharing, noleggio con conducente (NCC), etc.

Per favorire l'accessibilità alle ZTL da parte delle persone con disabilità, il segnale di varco deve includere un pannello integrativo con la dicitura "per informazioni", seguita dal simbolo del telefono (di cui alla Fig. II 107 del Regolamento del NCdS) e dal numero telefonico. A tale numero possono rivolgersi, oltre alle persone con disabilità, anche i non residenti e tutti i soggetti che l'Amministrazione intende autorizzare all'accesso a seguito di eventuali prenotazioni. Il predetto numero telefonico deve essere comunicato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti affinché si possa provvedere ad inserirlo in un elenco reperibile nel sito istituzionale, come servizio di pubblica utilità.

La limitazione della circolazione, anziché in modalità permanente, può essere adottata in modalità variabile nel tempo, in funzione delle diverse esigenze ed al fine di non estendere inutilmente ed ingiustificatamente il divieto a periodi non necessari.

La disciplina della regolamentazione della ZTL che prevede invece un divieto di circolazione all'interno della ZTL a particolari categorie di veicoli, anche in relazione alla valutazione della estensione della ZTL stessa, risulta possibile e nella piena facoltà dell'Amministrazione.

Articolo 23. Fermate per gli autoveicoli del trasporto pubblico urbano

Il territorio comunale dispone, soprattutto fuori dal centro storico, di spazi idonei che possono ospitare piazzole di fermata per il TPL su gomma, conformemente a quanto previsto dall'art.352 del Regolamento di Attuazione del NCdS. L'articolo stabilisce che *“dove le fermate degli autobus, dei filobus e degli scuolabus possono costituire intralcio o pericolo per la circolazione, per la ristrettezza della carreggiata stradale, si devono prevedere, di massima, apposite piazzole di fermata fuori della carreggiata. Le piazzole di fermata devono avere una larghezza minima di 3 m in corrispondenza della fermata e una lunghezza minima di 12 m. Inoltre, dovranno essere provviste di raccordi di entrata e uscita di lunghezza minima di 30 m. Le piazzole di fermata devono essere completate da un marciapiede o apposita isola rialzata, opportunamente attrezzati, per la sosta dei passeggeri in attesa.”*

Tuttavia nel centro storico, caratterizzato da un dedalo di vicoli, le suddette caratteristiche geometriche e funzionali delle aree di fermata del TPL non possono essere soddisfatte. Pertanto in sostituzione delle piazzole, si prevede l'installazione di pensiline di fermata, ove possibile, nel rispetto delle normative vigenti e garantendo condizioni di sicurezza ed accessibilità per l'utenza.

Articolo 24. Disciplina dei parcheggi

Il presente regolamento viario per quel che riguarda la disciplina della sosta su strada e delle aree parcheggio rimanda alla legislazione esistente in materia. Nonché alle indicazioni degli strumenti urbanistici esistenti.

Articolo 25. Aree di sosta su strada per autoveicoli

Nel presente RV si definiscono aree di sosta su strada, non quelle dotate di specifiche corsie di manovra, a causa delle limitazioni spaziali nell'ambito territoriale di riferimento, bensì una configurazione dove si prevede una parzializzazione della carreggiata e dove l'entrata e l'uscita dagli stalli di sosta avvengono liberamente da ogni punto della carreggiata a traffico promiscuo, senza l'ausilio di corsie di manovre dedicate. Tale soluzione è adottata per garantire la disponibilità

di spazi di sosta, assicurando al contempo la sicurezza e la fluidità del traffico veicolare, non potendo prevedere la “Fascia di sosta laterale” come prevista nell’art.3 del NdCS.

Articolo 26. Disciplina della mobilità ciclabile

Il numero 39 dell’art. 3 comma 1 del Codice della Strada definisce la Pista ciclabile come parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi.

In particolare le caratteristiche tecniche delle piste ciclabili sono state disciplinate con il D.M. 30/11/1999, n. 557 che prevede le seguenti tipologie:

- *piste ciclabili in sede propria*, ad unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili;
- *piste ciclabili su corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale*, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia;
- *piste ciclabili su corsia riservata ricavata dal marciapiede*, ad unico o doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale;
- *percorsi promiscui pedonali e ciclabili*, qualora l'intensità del traffico ciclistico in rapporto a quello pedonale ne richieda la realizzazione, in tale caso si tratta di corsie di opposto senso di marcia ubicate in genere al centro della strada;
- *percorsi promiscui ciclabili e veicolari*, qualora l'intensità del traffico ciclistico ne richieda la realizzazione; in tale caso si tratta di corsie ciclabili nello stesso senso di marcia ubicate sempre in destra rispetto alla contigua corsia destinata ai veicoli a motore.

Inoltre la Legge 177/2024 del NCdS apporta modifiche rilevanti agli articoli introdotti nel 2020 con il D.L. 34/2020 e il D.L. 76/2020, prevedendo nuove prescrizioni tecniche. In particolare:

- art.2 - nuova definizione di “strade urbane ciclabili” intese come “strada urbana ad unica carreggiata, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale, con priorità per i velocipedi”;
- art.3 comma 12)bis - nuova definizione di “corsia ciclabile” intesa come “parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, idonea a favorire la circolazione dei velocipedi sulle strade, anche in modo promiscuo con la circolazione degli altri veicoli nello stesso senso di marcia, nei soli casi in cui non sia possibile l’inserimento di una pista ciclabile”;
- art.3 comma 12)ter - nuova definizione di “corsia ciclabile per doppio senso ciclabile” intesa “parte longitudinale della carreggiata di strade urbane idonea alla circolazione dei soli velocipedi in direzione opposta all’unica direzione consentita a tutti i veicoli”;
- art.3 comma 54)bis – nuova definizione di “zona ciclabile” intesa come “parte longitudinale della carreggiata di strade urbane idonea alla circolazione dei soli velocipedi in direzione opposta all’unica direzione consentita a tutti i veicoli”;
- art.3 comma 55)bis – nuova definizione di “zona di attestamento ciclabile” intesa come “tratto di carreggiata compreso tra due linee di arresto, destinato all’accumulo e alla manovra dei velocipedi in attesa di via libera”;
- all’art.7 comma 1 lettera i-bis) è stato precisato che “nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco, consentire su determinate strade a senso unico di marcia, ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h, la circolazione dei velocipedi in senso opposto, attraverso la realizzazione di corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, nei soli casi in cui non sia possibile l’inserimento di piste ciclabili”;
- l’art.7 comma 1 lettera i-quater) prevede la possibilità di “istituire la zona di attestamento ciclabile, in determinate intersezioni semaforizzate su strade con una corsia per senso di marcia e

con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h e nelle quali è presente una pista ciclabile laterale, di norma a destra, o una corsia ciclabile”;

- l’art.7 comma 11-ter) prevede che “I comuni provvedono a delimitare le zone ciclabili, in cui può essere limitata o esclusa la circolazione di alcune categorie di veicoli, sono realizzate misure di moderazione del traffico e non è consentito superare il limite di velocità di 30 km/h”;
- l’art.40 comma 5-bis) definisce che “nella zona di attestamento ciclabile, la prima striscia trasversale continua, nel senso di marcia, indica il limite prima del quale i conducenti dei veicoli diversi dai velocipedi hanno l’obbligo di fermarsi mentre la seconda striscia indica il limite per i soli velocipedi, ai fini del rispetto delle prescrizioni semaforiche”.

In ottemperanza all’art. 182 comma 9 CdS, i ciclisti hanno l’obbligo di utilizzare la corsia ciclabile qualora la strada ne sia dotata, in quanto la norma precisa che “i velocipedi devono transitare sulle piste loro riservate ovvero sulle corsie ciclabili o sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, quando esistono, salvo il divieto per particolari categorie di essi, con le modalità stabilite nel regolamento. Le norme previste dal regolamento per la circolazione sulle piste ciclabili si applicano anche alla circolazione sulle corsie ciclabili e sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile.” Un esempio è riportato in Figura 3.

Il P.U.T., in sede di previsione, si limita a definire la rete degli itinerari ciclabili già finanziate e di progetto, oltre a segnalare quelli esistenti.

La definizione delle tipologie avverrà al momento della progettazione degli itinerari, in relazione alle disposizioni e ai vincoli del D.M. 557.

Qualora non sia risultato possibile rispettare i criteri e gli standard progettuali occorrerà, così come previsto dall’art. 8 comma 7 del D.M. 557/99, provvedere alle opportune segnalazioni.

Allo scopo di rendere agevoli e uniformi gli interventi di manutenzione delle piste ciclabili occorre seguire i seguenti orientamenti tecnici nella realizzazione delle pavimentazioni:

- lo strato di usura delle piste ciclabili deve essere realizzato, di norma, in conglomerato bituminoso nero, con l'utilizzo di resine di colore rosso da applicare sulla superficie nei punti critici (attraversamenti, incroci e zone di conflitto con altri flussi veicolari), mentre i percorsi pedonali devono essere differenziati, ove possibile, tramite una diversa pavimentazione (ad esempio tramite l'utilizzo di betonelle);
- lungo gli itinerari ciclabili deve essere presente sulla superficie il pittogramma con il simbolo della bicicletta ad ogni ingresso della pista ciclabile e nei punti di conflitto (quali, ad esempio, i passi carrai...), con la ripetizione di tale simbolo ad intervalli non superiori ai 50 m lungo l'intero percorso.

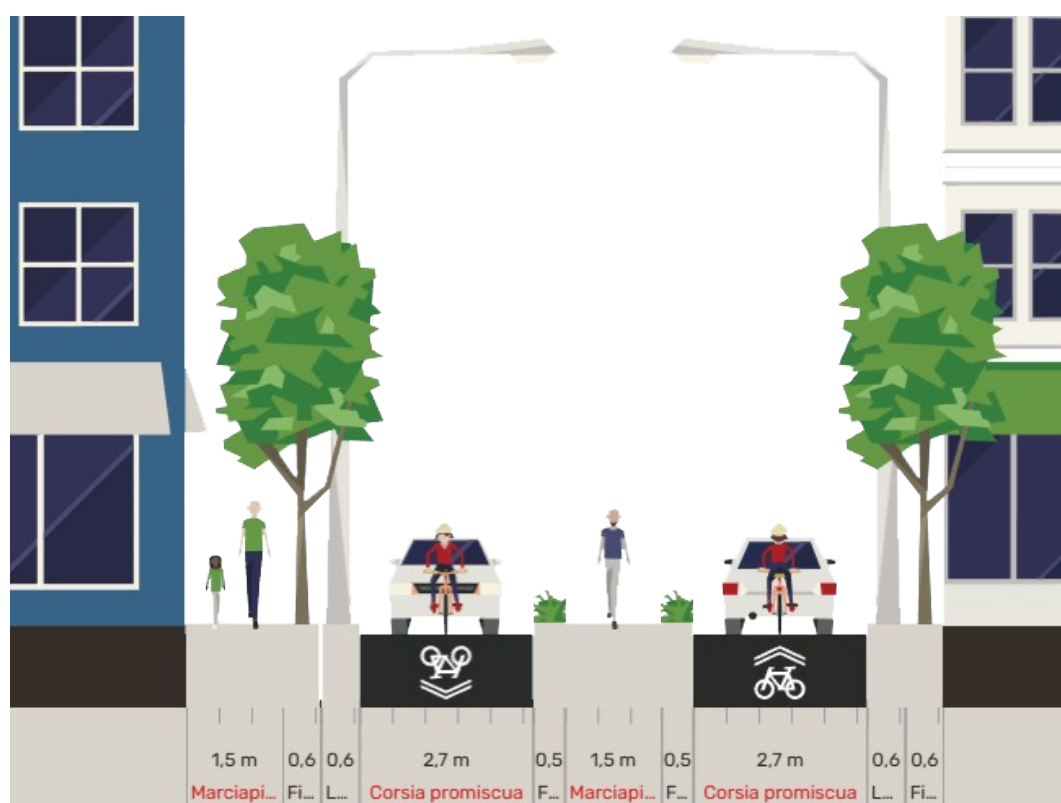


Figura 3 - Sezione tipo di una strada urbana di quartiere con percorsi promiscui ciclabili e veicolari

TITOLO V Classifica delle intersezioni stradali urbane

Articolo 27. Normativa generale di riferimento

Per un più ampio riferimento si rinvia al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 19/04/2006 (G.U. n.170 del 24/07/2006) per quel che concerne la costruzione di nuove intersezioni sulle strade ad uso pubblico e per quelle esistenti, fatta salva la deroga di cui all'art. 13, comma 2 del decreto legislativo n. 285/1992, e per le intersezioni a regolazione semaforica; al Highway Capacity Manual, ed. 2000.

Articolo 28. Definizione d'intersezione

Per intersezione si intende la parte della superficie viabile che è comune a due o più strade non parallele e che risulta approntata in modo da permettere il passaggio delle correnti di traffico ai diversi bracci, o rami, dell'intersezione stessa.

All'interno dell'intersezione si individua un punto di collisione ove due o più traiettorie veicoli si incontrano e/o si sovrappongono. In relazione al rapporto geometrico tra coppie di traiettorie, i punti di collisione si dividono in punti di intersecazione, punti di immissione e punti di deviazione.

Articolo 29. Modi di risoluzione dei punti di conflitto

Le differenti soluzioni adottabili per evitare o ridurre le possibilità di conflitto tra le varie traiettorie veicolari caratterizzano la capacità e il grado di funzionalità dell'intera area di intersezione. Tali soluzioni consistono nel disciplinare le correnti veicolari mediante i tre modi di risoluzione dei singoli punti di conflitto che, elencati per ordine decrescente di funzionalità (in termini di efficienza rispetto alla velocità e alla sicurezza), sono:

1. sfalsamento altimetrico;
2. tronchi di scambio;
3. sfalsamento temporale;

4. rotatorie.

Lo sfalsamento temporale può avvenire a precedenza oppure con regolazione semaforica.

Nella risoluzione dei diversi punti di intersecazione di una intersezione i predetti modi possono combinarsi tra loro, dando origine a schemi diversi di soluzione dell'intersezione.

Articolo 30. Classifica per livello di funzionalità

Il livello di funzionalità di un'intersezione dipende da due caratteristiche:

- Numero e tipologia funzionale delle strade afferenti;
- Livello di funzionalità dei modi di risoluzione dei punti di conflitto tra correnti veicolari.

In funzione della tipologia delle strade afferenti nel presente ambito territoriale e con generale riferimento ad intersezioni a quattro bracci in cui le coppie di rami sullo stesso asse sono di ugual tipo di strada, si individuano le combinazioni che danno luogo ai seguenti gruppi di intersezioni:

1. strada primaria (B)-strada primaria (B);
2. strada di quartiere (E)-strada di quartiere (E);
3. strada di quartiere (E)-strada locale (F);
4. strada locale (F)-strada locale (F).

Le intersezioni che non rientrano nella precedente classificazione, sono da progettarsi in analogia a quelle corrispondenti dei gruppi elencati.

Una intersezione tra strade della stessa tipologia funzionale si dice omogenea, altrimenti disomogenea. Con riferimento al livello di funzionalità, a ciascun gruppo di intersezioni si associano i seguenti modi di risoluzione dei punti di conflitto:

- intersezioni del gruppo 1 tutti i modi, ad esclusione di quelli a precedenza e semaforo, e con almeno un punto di conflitto risolto a livelli sfalsati;

- intersezioni dei gruppi 2 e 3, tutti i modi, esclusi quelli a livelli sfalsati;
- intersezioni del gruppo 4, solo il modo a precedenza o semaforo ed a rotatoria.

Per i livelli minimi di funzionalità si rimanda a quanto contenuto DM 19/04/2006.

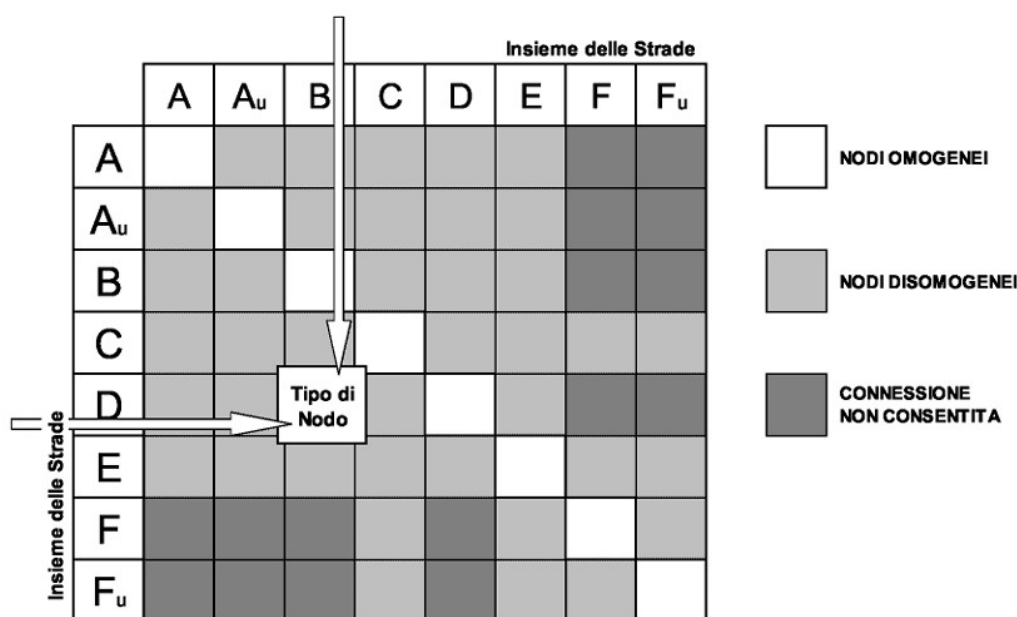


Figura 4 – Matrice simbolica di rappresentazione dei possibili nodi di intersezione

Articolo 31. Criteri di scelta dello schema di soluzione

Il criterio di scelta deve essere basato sulla minimizzazione del perditempo complessivo per le diverse correnti veicolari, avuto riguardo a:

- la priorità funzionale di alcune correnti rispetto ad altre, in rapporto alle strade di appartenenza;
- il non superamento, in almeno il 90% dei casi, di valori degli eventuali tempi di attesa compresi fra 30 e 60 secondi, anche per le correnti qualitativamente meno importanti.

Articolo 32. Disciplina delle intersezioni stradali

Le intersezioni viarie di ogni tipo di strada sono ammesse esclusivamente con le strade dello stesso tipo o di tipo immediatamente inferiore o superiore. I tipi intermedi di strade sono, a questo fine, assimilati al tipo superiore.

La disciplina delle intersezioni (vedi **Error: Reference source not found**) viene fissata in base al D.M. 19/04/2006 – “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali”. Le intersezioni svincolate possono essere risolte sfalsando anche solo un punto di intersezione, regolando invece gli altri con tronchi di scambio, rotatoria o semaforo.

La disciplina delle singole manovre ad una intersezione semaforizzata deve essere compiuta in sede di Piano Particolareggiato del Traffico, adottando lo schema che fornisca il migliore livello di servizio complessivo della intersezione o dell’area in studio, nel caso in cui alcune manovre, proibite nella intersezione in esame, avvengano in una intersezione limitrofa.

Per le strade urbane di quartiere e locali viene ammessa la soluzione con rotatoria. In particolare, su strade a traffico moderato possono essere utilizzate mini-rotatorie che, ampiamente sperimentate in altri Paesi europei, hanno dato buoni risultati in termini di riduzione del numero e della gravità degli incidenti, dei consumi energetici e del livello di rumore.

TITOLO VI Disciplina delle altre occupazioni stradali

Articolo 33. Passi carrabili

Le discipline di riferimento per i passi carrabili sono il D.L. 285/1992 CdS e s.m.i. (art.22, 26 e 27), e dall'art.46 del Regolamento di Attuazione – D.P.R. n.495/1992, che ne stabiliscono anche i criteri progettuali.

I passi carrabili di nuova realizzazione devono avere una larghezza minima di 3,50 m. L'innesto del passo carrabile sulla carreggiata deve essere raccordato con curve circolari di raggio minimo pari a 5,00 m e senza interrompere la continuità del marciapiede.

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

I passi carrabili su aree (o edifici) con capacità di sosta superiore ai 15 posti auto devono avere una larghezza minima di 5,00 m. Anche in questo caso l'innesto del passo carrabile sulla carreggiata deve essere raccordato con curve circolari di raggio minimo pari a 5,00 m e senza interrompere la continuità del marciapiede.

Per le aree (o edifici) con notevole capacità di sosta (oltre 200 posti auto) occorre separare gli ingressi dalle uscite, con bracci a senso unico ciascuno della larghezza minima di 3,00 m. Ogni passo deve essere dotato di adeguato impianto di illuminazione. In questo caso, la distanza minima dei passi carrabili dalle intersezioni non deve essere minore di 12 m, misurati dall'area dell'intersezione come individuata Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con un parere del 20 marzo 2012, riportato in Error: Reference source not found.

Nel caso di transito sistematico e frequente di veicoli pesanti il passo carrabile avrà caratteristiche geometriche determinate in funzione delle specifiche esigenze; si indica comunque una larghezza minima di 8,00÷10,00 m e innesti sulla carreggiata con raggio circolare minimo pari a 8,00 m.

L'area interna deve avere una ampiezza tale da consentire l'inversione di marcia dei veicoli, senza operazioni di retromarcia sulla strada. Deve esserci un adeguato impianto di illuminazione e la distanza minima dalle intersezioni non deve essere minore di 12 m, misurati dall'area dell'intersezione come individuata nel parere del 20 marzo 2012 Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, riportato in Error: Reference source not found.

Per non interrompere la continuità del piano del marciapiede, i passi carrabili vanno dotati di opportune rampe per consentire ai veicoli il superamento del marciapiede (CNR, Boll. n. 150/1992) se le condizioni plano-altimetriche lo consentono altrimenti gli stessi mantengono la quota del piano viabile e vanno raccordati con il marciapiede per consentire una corretta deambulazione dei pedoni e delle persone a ridotta capacità motoria.

La presente norma non si applica ai passi carrabili di ospedali e case di cura. In nessun caso i passi carrabili e gli accessi potranno essere posti a meno di 12m dall'area di intersezione stradale come individuata Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con un parere del 20 marzo 2012, riportato in Error: Reference source not found.

I passi carrabili devono essere individuati con specifico segnale (figura II 78, art. 120 del regolamento di Attuazione al CdS). La pavimentazione del marciapiede nel tratto attraversato dal passo carrabile deve, possibilmente, essere eseguita con materiale diverso per tipo e/o colore. Allo sbocco del passo carrabile la sosta è vietata.

È opportuno che gli accessi pedonali dall'esterno siano distinti da quelli per i veicoli.

In caso di insediamenti suscettibili di affollamento (scuole, ospedali, teatri, centri commerciali, supermercati, ecc.) tra il passo carrabile e l'accesso pedonale deve esserci una distanza di almeno 5,00 m.

Eventuali soluzioni progettuali difformi dalle prescrizioni sopra indicate potranno essere considerate ammissibili previa valutazione puntuale da parte dell'Amministrazione comunale, sulla base delle specifiche condizioni morfologiche e funzionali del contesto di intervento. In ogni caso,

dovrà essere garantita la coerenza con i criteri stabiliti dal “Regolamento per la disciplina del canone patrimoniale di occupazione del suolo pubblico e di esposizione pubblicitaria e del canone mercatale” approvato con Delibera di C.C. n.34 del 29/04/2021 art.48.

Articolo 34. Distributori

Nel presente Regolamento Viario si fa riferimento per quel che riguarda la localizzazione degli impianti di distribuzione carburanti alla L.R. Sardegna n.45 del 19/12/1988 – Disciplina della distribuzione dei carburanti in Sardegna e s.m.i..

Articolo 35. Disciplina delle altre occupazioni delle sedi stradali

Per quanto riguarda la disciplina delle occupazioni permanenti (chioschi, edicole, cabine, sistemazioni a verde, punti vendita per il commercio ambulante, mercati fissi, tavolini, ombrelloni, e fioriere) e temporanee (fiere, mercati settimanali, giostre) delle sedi stradali, si fa riferimento all’art. 20 del nuovo C.d.S. (art. 29 del Regolamento di attuazione del C.d.S.).

Le occupazioni della sede stradale sono vietate sulle strade extraurbane. Sulle altre strade (strade urbane di quartiere e locali) sono consentite sulla sede stradale se esiste un itinerario alternativo per il traffico e sul marciapiede se lasciano una zona libera per la circolazione dei pedoni e delle persone con disabilità. Le occupazioni non possono comunque rientrare all’interno dei triangoli di visibilità delle intersezioni.

Norme particolari possono essere adottate nelle zone di rilevanza storico-ambientale, nelle zone residenziali, a traffico pedonale privilegiato e nelle aree e strade pedonali.

In particolare, nelle zone residenziali, sistemazioni a verde e fioriere possono essere ubicati anche sulla carreggiata stradale, in modo da realizzare un opportuno restringimento puntuale (opportunamente segnalato), o continuo (fioriere e isola di traffico valicabile).

A livello comunale, l’Amministrazione disciplina queste occupazioni attraverso il " Regolamento per la disciplina del canone patrimoniale di occupazione del suolo pubblico e di esposizione pubblicitaria e del canone mercatale " ed i moduli "Mod.16-16bis-16ter-17-18-20-21-22-23-24" del

tipo “Richiesta concessione temporanea Occupazione di Suolo Pubblico...”, scaricabili al sito istituzionale [“https://www.comune.oristano.it/it/documenti/documento/Autorizzazione-concessione-suolo-pubblico/#!/#articolo-par-correlati”](https://www.comune.oristano.it/it/documenti/documento/Autorizzazione-concessione-suolo-pubblico/#!/#articolo-par-correlati) , che forniscono le linee guida e le procedure per ottenere le necessarie autorizzazioni.

È importante sottolineare che l'occupazione del suolo pubblico senza la dovuta autorizzazione comporta sanzioni amministrative, come previsto dall'articolo 20 del Codice della Strada.

TAB. 3.2.d - TIPI DI STRADE - CATEGORIE DI TRAFFICO AMMESSE

	TIPI SECONDO IL CODICE	AMBITO TERRITORIALE	DENOMINAZIONE	CATEGORIE DI TRAFFICO													
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
				PEDONI	ANIMALI	VEICOLI A BRACCIA E A TRAZIONE ANIMALE	VELOCIPEDI	CICLOMOTORI	AUTOVETTURE	AUTOBUS	AUTOCARRI	AUTOTRENI AUTOARTICOLATI	MACCHINE OPERATRICI	VEICOLI SU ROTAIA	SOSTA DI EMERGENZA	SOSTA	ACCESSI PRIVATI DIRETTI
AUTOSTRADA	A	EXTRAURBANO	STRADA PRINCIPALE	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	□	○	no
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	□	□	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	○	□	□	si
		URBANO	STRADA PRINCIPALE	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	□	○	no
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	○	□	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	□	□	□	si
EXTRAURBANA PRINCIPALE	B	EXTRAURBANO	STRADA PRINCIPALE	○	○	○	○	○	◆	◆	◆	◆	○	○	◆	○	no
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	□	□	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	○	◆	□	si
EXTRAURBANA SECONDARIA	C	EXTRAURBANO		□	□	◆	◆ □ (1)	◆	◆	◆	◆	◆	◆	○	◆	□	si
URBANA DI SCORRIMENTO	D	URBANO	STRADA PRINCIPALE	○	○	○	□	◆	◆	◆	◆	◆	◆	○	◆	○	no
			STRADA DI SERVIZIO (EVENTUALE)	○	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	◆	□	◆	□	si
URBANA DI QUARTIERE	E	URBANO		○	◆	◆	◆ □ (1)	◆	◆	◆	◆	◆	◆	□	◆ ◆	□	si
LOCALE	F	EXTRAURBANO		□	◆	◆	◆ □ (1)	◆	◆	◆	◆	◆	◆	○	□	□	si
		URBANO		○	◆	◆	◆	◆	◆	◆ (2)	◆	○	◆	□ ◆ (2)	□	□	si

○ non ammessa in piattaforma (3)

◆ in carreggiata

□ esterno alla carreggiata (in piattaforma)

◆ parzialmente in carreggiata

NOTE:

(1) vale se è presente una pista ciclabile.

(2) qualora le categorie 7 e 11 debbano essere ammesse, le dimensioni delle corsie e la geometria dell'asse vanno commisurate con le esigenze dei veicoli appartenenti a tali categorie.

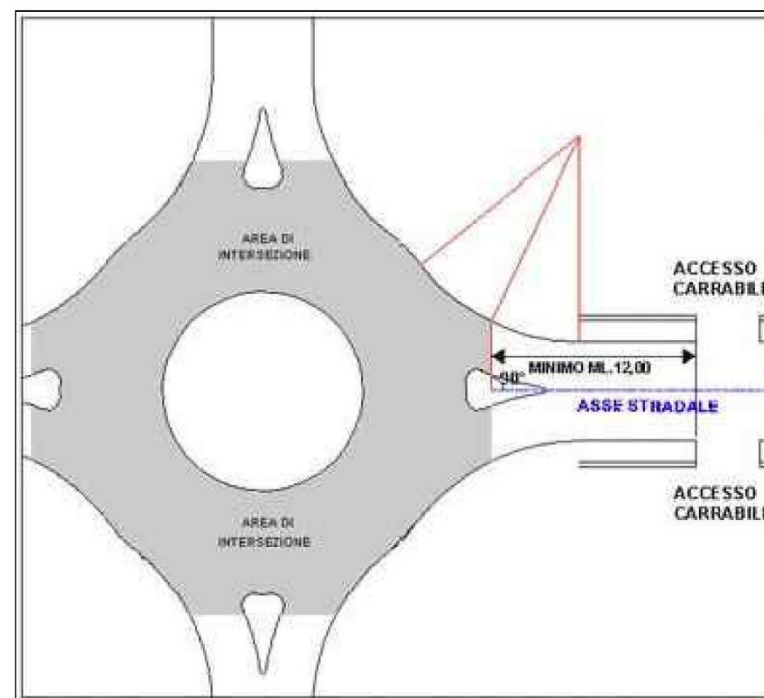
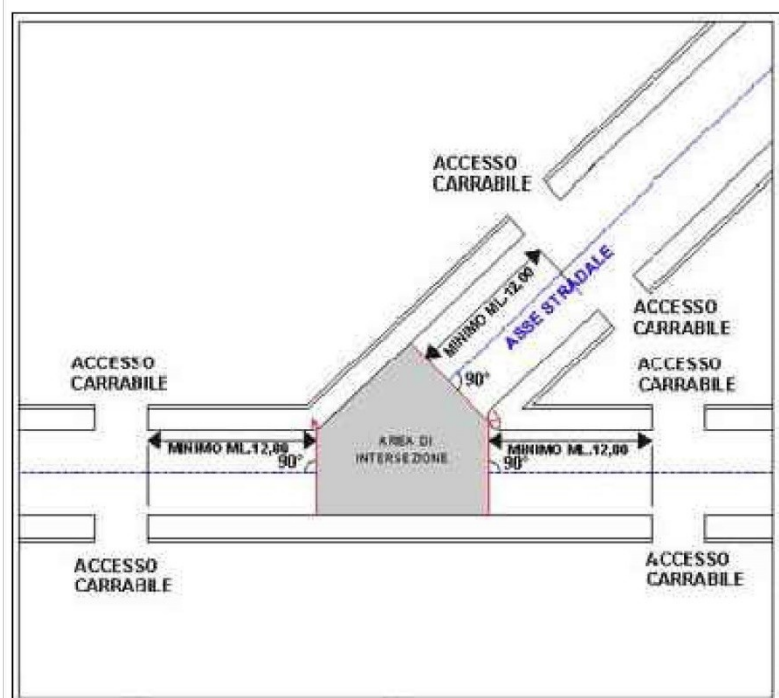
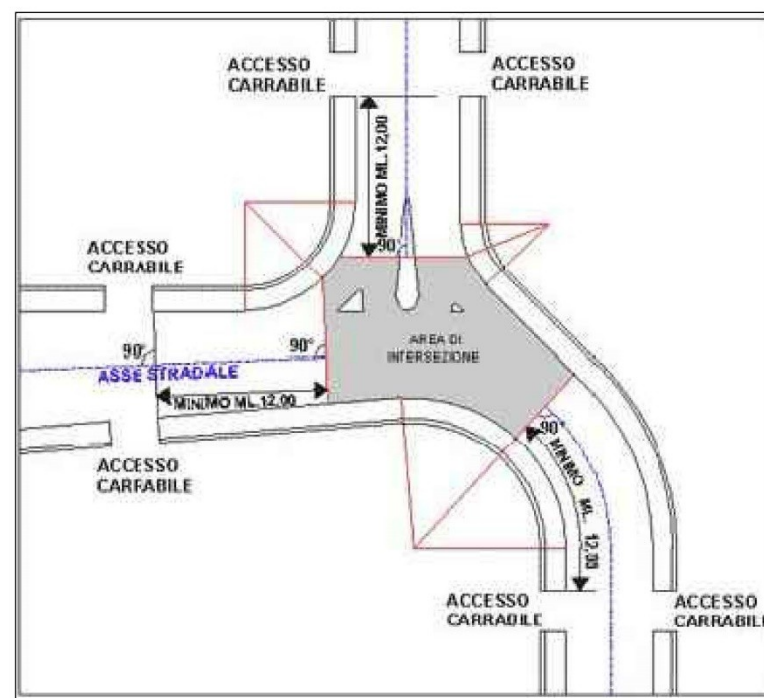
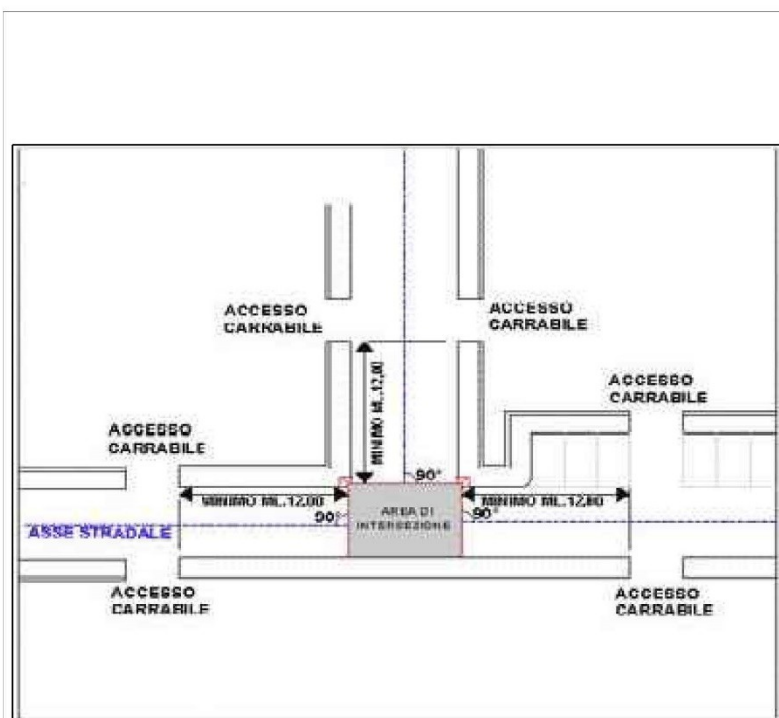
(3) quando è presente una strada di servizio complanare, caso in cui la piattaforma delle due strade (principale e servizio) è unica, la non ammissibilità sulla strada principale è da intendersi limitata alla sola parte di piattaforma che la riguarda.

Figura 5 Regolazione delle componenti di traffico (Fonte: D.M. n.6792 del 05/11/01)

TIPO DI STRADA	Scorrimento	Interquartiere	Quartiere	Locale Interzonale	Locale Zonale
Autostrade	svincolate				
Scorrimento	svincolate				
	semaforo*				
	rotatoria				
Interquartiere	semaforo*	semaforo*			
	rotatoria	rotatoria			
	svincolate				
Quartiere	semaforo*	semaforo*	semaforo		
	rotatoria	rotatoria	rotatoria		
Locale Interzonale	-	semaforo*	rotatoria	rotatoria	
		rotatoria	precedenza	precedenza	
			semaforo	semaforo	semaforo
Locale Zonale	-	-	rotatoria	rotatoria	rotatoria
			precedenza	precedenza	precedenza

* Semafori coordinati nel caso di intersezioni ravvicinate

Figura 6 Disciplina delle intersezioni previste per i vari tipi di strade



PRESCRIZIONI DISTANZA PASSI CARRAI DA INTERSEZIONE

Per i passi carrabili i Comuni possono stabilire distanze inferiori ai dodici metri dalle intersezioni solo per gli accessi già esistenti prima del 1993. E non per tutti gli accessi vige l'obbligo di posizionare il segnale con il divieto di sosta. Lo ha precisato il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con un parere del 20 marzo 2012, da poco reso noto. Il nuovo codice della strada e il regolamento di esecuzione e attuazione, entrati in vigore il 1° gennaio 1993, hanno previsto per la realizzazione e l'apertura dei passi carrabili regole differenti rispetto a quelle contenute nel vecchio testo unico sulla circolazione stradale del 1959. L'art. 46, comma 2, del regolamento stabilisce per la realizzazione dei passi carrabili una distanza di almeno dodici metri dalle intersezioni. Però, il successivo comma 6 prevede che i Comuni hanno la facoltà di autorizzare distanze inferiori per i passi carrabili già esistenti prima del 1993, qualora sia tecnicamente impossibile procedere all'adeguamento imposto dall'art. 22, comma 2, del codice della strada. Al riguardo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con il **parere del 20 marzo 2012**, fa alcune importanti precisazioni. La **prescrizione relativa alla distanza dall'intersezione ha carattere generale, senza specifiche relative al tipo di strada, alla densità di traffico e alla geometria del passo carrabile. La distanza deve essere calcolata a partire dall'area di intersezione fino al margine più vicino del manufatto che costituisce il passo carrabile e non dalla mezzera o da altri punti del manufatto stesso.** Fra i passi carrabili preesistenti rientrano anche le aperture con regolare autorizzazione edilizia; ma non tutti gli accessi sono anche passi carrabili. Secondo il Ministero, infatti, sono da considerare passi carrabili quelli definiti dall'art. 44, comma 4, del decreto legislativo n. 507 del 15 novembre 1993, cioè i manufatti costituiti generalmente da listoni di pietra od altro materiale o da appositi intervalli lasciati nei marciapiedi o, comunque, da una modifica del piano stradale intesa a facilitare l'accesso dei veicoli alla proprietà privata. Invece, vanno annoverati fra gli accessi carrabili i varchi che, pur assolvendo alla stessa funzione dei passi carrabili, sono posti al livello della strada e sono realizzati senza un'opera visibile che renda concreta l'occupazione e certa la superficie sottratta all'uso pubblico. E solo per i passi carrabili vige l'obbligo di apporre il segnale con il divieto di sosta. Altro chiarimento infine con riferimento specifico ai passi carrabili realizzati dopo il 1° gennaio 1993; infatti, il Ministero evidenzia che la distanza dalle intersezioni non è derogabile con regolamento comunale, fatti salvi i casi previsti dall'art. 22, comma 9 del codice della strada, in sostanza nel caso di modifiche stradali intervenute per costruzione di opere di pubblica utilità e realizzazione di nuove intersezioni.

Figura 7 Prescrizioni distanza passi carrai da intersezione