

PIANO URBANO DEL TRAFFICO (P.U.T.)

(Art. 36, Decr. Lgs. 285/92, CdS)

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO P.G.T.U.

P
G
T
U

COORDINAMENTO GENERALE E RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

arch. **Maurizio Tani**

Dirigente Settore Valorizzazione del Patrimonio e dell'Immagine della Città

UNITÀ ORGANIZZATIVA 8.2 - IMMAGINE DELLA CITTÀ, TPL, MOBILITÀ

arch. **Costantino Di Piero**

responsabile unità organizzativa

CONSULENZA ESTERNA

Lucense S.C.a.R.L.

Elaborato modificato a seguito delle osservazioni.

ALLEGATO A REGOLAMENTO VIARIO

COORDINAMENTO GENERALE E RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Arch. Maurizio Tani

Dirigente Settore Valorizzazione del Patrimonio e dell'Immagine della Città

UNITÀ ORGANIZZATIVA 8.2 – IMMAGINE DELLA CITTÀ, TPL, MOBILITÀ

Arch. Costantino Di Piero

Responsabile unità organizzativa

CONSULENZA ESTERNA

LUCENSE S.C.p.A.

Dr. Stefan Guerra

Dr. Simone Giangrandi

Ing. Stefano Fresia

et alii

Sommario

TITOLO 1 – NORME GENERALI	3
Art. 1 – FINALITÀ DEL REGOLAMENTO	3
Art. 2 – AMBITO E MODALITA’ DI APPLICAZIONE E DI AGGIORNAMENTO	3
Art. 3 - Efficacia delle norme	3
Art. 4 - Riferimenti normativi	4
TITOLO II - CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE	4
Art. 5 - Classificazione funzionale delle strade urbane	4
Art. 6 - Classificazione ambientale delle strade urbane	4
Art. 7 - Perimetrazioni	5
Art. 8 - Caratteristiche geometriche delle strade	6
Art. 9 - Dispositivi di moderazione del traffico	6
Art. 10 - Disciplina della sosta	7
Art. 11 - Circolazione e fermata dei mezzi di trasporto pubblico	7
Art. 12 - Mobilità pedonale e circolazione disabili	8
Art. 13 - Circolazione ciclabile	9
III - DISCIPLINA D'USO DELLE STRADE	9
Art. 14 - Fasce di pertinenza e di rispetto stradale, aree di visibilità	9
Art. 15 - Distanza tra le intersezioni	10
Art. 16 - Passi carrabili	11
Art. 17 - Accessi di insediamenti ad alta affluenza di utenti	13
IV - OCCUPAZIONE DI SUOLO PUBBLICO	13
Art. 18 - Occupazioni permanenti	13
Art. 19 - Occupazioni temporanee	14
Art. 20 - Distributori di carburante	15
Art. 21 - Pubblicità stradale	15
V - VALUTAZIONE DI IMPATTO	16
Art. 22 - Valutazione di impatto	16

TITOLO 1 – NORME GENERALI

Art. 1 – FINALITÀ DEL REGOLAMENTO

1. Il Regolamento Viario (RV) 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 uno strumento che rende operativa la classificazione funzionale, nel senso che definisce gli standard di riferimento ai quali uniformare la progettazione delle nuove strade o degli interventi di trasformazione di quelle 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.

2. RV integra le disposizioni contenute nel Codice della Strada (CdS, D.lgs. del 30.4.92 n.285 e successive modificazioni) e nel relativo Regolamento di Esecuzione (RdE, D.P.R. 495/92) le cui prescrizioni si assumono per note e prevalenti.

Art. 2 – AMBITO E MODALITA' DI APPLICAZIONE E DI AGGIORNAMENTO

1. RV si applica a tutte le strade ricadenti all'interno dei centri abitati del territorio comunale di Lucca, così come definiti dall'art. 3 del CdS e delimitati con deliberazione G.C. 101/1999 e ss.mm.ii.

2. I settori della Pubblica Amministrazione, nell'ambito delle rispettive competenze, sono tenuti ad adeguare i provvedimenti che riguardano la gestione del traffico, la disciplina della circolazione, le caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali dei singoli elementi delle reti stradale, ciclabile e pedonale, alle norme ed agli indirizzi definiti da RV.

3. RV viene aggiornato almeno ogni due anni, in concomitanza con l'aggiornamento biennale del PGTU, ai sensi dell'art. 36, comma 5 CdS, ovvero anche in tempi inferiori qualora l'A.C. lo ritenga necessario.

Art. 3 - Efficacia delle norme

1. Gli standard geometrici previsti da RV sono da considerarsi cogenti per le strade di nuova realizzazione e come obiettivo da raggiungere per le strade esistenti.

2. Per il Centro Storico (area urbana interna alla cinta muraria), caratterizzato da condizioni locali, urbanistiche, ambientali, paesaggistiche ed archeologiche che talora possono non consentire il pieno rispetto delle prescrizioni di RV è possibile prevedere deroghe e soluzioni progettuali diverse, purché supportate da specifiche analisi sul piano

della funzionalità, della sicurezza e della qualità paesaggistica, morfologica ed ambientale da sottoporre al parere formale degli uffici competenti.

3. RV risulta definito in completa armonia con le normative previste dagli strumenti urbanistici di livello sovraordinato (Piano Strutturale e Regolamento Urbanistico).

Art. 4 - Riferimenti normativi

1. Oltreché ai già citati CdS e correlato RdE, il presente RV fa riferimento al "Regolamento per la costruzione delle strade" (D.M. Infrastrutture e Trasporti 5/11/2001) per la viabilità di nuova realizzazione, alle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico" (Ministero LL. PP., supplemento alla G.U. n.146 del 24/6/95), alle "Linee guida per la redazione dei Piani della Sicurezza Stradale Urbana" (Ispett. Gen. Circolazione e Sicurezza Stradale - Anno 2001).

TITOLO II - CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE

Art. 5 - Classificazione funzionale delle strade urbane

1. La classificazione funzionale della rete stradale urbana è definita a norma del CdS, con le integrazioni indicate dalle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico. Il PGTU, tenuto conto delle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali della viabilità esistente, classifica tutta la rete viaria ricadente all'interno dei centri abitati.

2. Ai fini del presente regolamento, le strade urbane sono classificate nelle categorie seguenti:

- A) AUTOSTRADA URBANA
- D) STRADA URBANA DI SCORRIMENTO
- E1) STRADA INTERQUARTIERE
- E2) STRADA DI QUARTIERE
- F1) STRADA INTERZONALE
- F2) STRADA LOCALE

3. In relazione alla classificazione di cui all'art.2 del CdS, le strade interquartiere (cat. E1) sono da intendersi comunque incluse nel tipo E (strade di quartiere), mentre le strade interzonali sono da ritenersi comunque incluse nel tipo F (strade locali).

Art. 6 - Classificazione ambientale delle strade urbane

1. La classificazione ambientale della rete stradale urbana è definita sulla base:

- della classe di zonizzazione acustica che caratterizza le zone urbane attraversate dai singoli tronchi stradali;
- dalla eventuale presenza del vincolo paesaggistico.

2. La classificazione ambientale risulta derivata, per l'azzonamento acustico, dal Piano di Classificazione Acustica adottato dall'A.C. ai sensi del DPCM 01/03/1991; per il vincolo paesaggistico, agli atti dell'A.C. adottati ai sensi del D.Lgs. 42 del 22/01/2004; le specifiche regolamentazioni previste da tali determinazioni sono assunte e riferimento per quanto riguarda il presente RV.

Art. 7 - Perimetrazioni

1. Ai fini dell'applicazione del presente RV, la classificazione della rete stradale è integrata dalle perimetrazioni che definiscono quali categorie di traffico escludere o privilegiare. 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 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. Nelle ZTL di tipo "A" e "B" interne al centro storico, il transito e la sosta sono vietati a tutti i veicoli, ad eccezione di quelli autorizzati tramite permesso, che possono circolare e sostare all'interno della sola zona cui il permesso si riferisce;
- le *zone di particolare rilevanza urbanistica (ZPRU)*, come il Centro Storico all'interno della cinta muraria, che individuano le aree maggiormente attrattive per le quali devono poter operare strumenti specifici di governo dell'accessibilità, con particolare riferimento ai dispositivi di regolazione dell'accesso e della sosta;
- 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 adottato un limite generalizzato di velocità inferiore a quello dei 50 km/h altrimenti previsto per le altre aree urbane, e comunque solo su strade locali (F2);
- 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;
- la *Zona verde*, intesa come area urbana soggetta a limitazioni alla circolazione degli autoveicoli in base alle classi di emissione.

2. Le aree urbane di cui al comma precedente sono individuate da apposite deliberazioni della Giunta Comunale, che definiscono anche le specifiche regolamentazioni e le

prescrizioni circolatorie, eventualmente anche a titolo oneroso, in accordo con gli indirizzi contenuti nel PGTU.

3. Le prescrizioni circolatorie vigenti all'interno di queste tipologie di aree (velocità massima, limitazioni di accesso a particolari categorie di veicoli, regole di sosta, ecc.) vengono affidate a pannelli integrativi dei segnali di delimitazione di zona.

Art. 8 - Caratteristiche geometriche delle strade

1. Ad integrazione di quanto già previsto al precedente Art. 4, si specifica quanto segue, in riferimento caratteristiche geometriche della viabilità esistente:

- **Strade Interquartiere** (cat. E1): una o più corsie per senso di marcia; banchine e marciapiedi, intersezioni a raso semaforizzate con canalizzazioni od a rotatoria, anche compatta (< 40 m);
- **Strade di Quartiere** (cat. E2): una o più corsie per senso di marcia; marciapiedi, intersezioni a raso con diritto di precedenza, semaforizzate od a rotatoria compatta;
- **Strade interzonali** (cat. F1): una corsia per senso di marcia, presenza di banchine e marciapiedi, intersezioni a raso con diritto di precedenza;
- **Strade locali** (cat. F2): una corsia per senso di marcia, presenza di banchine e marciapiedi, intersezioni a raso con diritto di precedenza.

Art. 9 - Dispositivi di moderazione del traffico

1. Con dispositivo di moderazione del traffico si intende ogni elemento della carreggiata stradale finalizzato alla limitazione della velocità di marcia dei veicoli, alla fluidificazione lenta del traffico ed all'incentivazione di una condotta di guida tranquilla, attenta e rispettosa degli altri utenti della strada. I dispositivi di moderazione del traffico si classificano nelle tipologie seguenti:

- bande trasversali, costituite da strisce ad effetto ottico, acustico o vibratorio, ottenibili con segnaletica o inserti orizzontali o ancora trattamenti delle superfici (scarificazioni);
- sfalsamenti verticali della carreggiata (dossi) e attraversamenti pedonali;
- restringimenti della carreggiata, comprendenti golfi a protezione degli attraversamenti pedonali e sensi unici alternati forzati (*pinch-point*);
- disassamenti trasversali della carreggiata, comprendenti *chicanes* ed altre deviazioni.

2. La collocazione dei dispositivi di moderazione del traffico deve essere tale da evitare di costituire un evento inatteso nell'ambiente stradale, garantendo ampie distanze per la

percezione degli ostacoli eventualmente presenti e la conseguente reazione da parte del conducente. Debbono inoltre essere rispettate le prescrizioni che seguono:

- lungo le strade urbane interquartiere (E1), di quartiere (E2) e interzonali (F2) non sono ammessi dispositivi di moderazione comportanti lo sfalsamento altimetrico della carreggiata (dossi);
- le bande trasversali ad effetto acustico o vibratorio vanno posizionate solo in assenza di recettori sensibili;
- lungo le strade locali (F2) e nei parchi pubblici gli interventi di moderazione sono consentiti con velocità limite pari a 30 km/h. Possono, in particolare, essere utilizzati dossi (art. 179 RdE), intersezioni ed attraversamenti pedonali rialzati e restringimenti della carreggiata.

Art. 10 - Disciplina della sosta

1. La sosta veicolare è regolamentata come di seguito indicato:

- **strade interquartiere (E1)**: ammessa, purché in linea od a 45° con corsia di servizio rispettivamente di 2 e di 3,5 m; non ammessa la sosta a 90°. La distanza minima della sosta dalle intersezioni è di 12 metri e va delimitata con opportuni golfi;
- **strade di quartiere (E2)**: ammessa, in linea od a 45°. Le corsie di servizio possono essere ridotte rispettivamente a 0.50 e 2 metri. Resta non ammessa la sosta a 90°. La distanza minima della sosta dalle intersezioni è di 8 metri e va delimitata con opportuni golfi;
- **strade interzonali (F1)**: ammessa, senza corsia di servizio, anche a 90°, salvo che non pregiudichi la presenza di una corsia per senso di marcia. La distanza minima della sosta dalle intersezioni è di 5 metri e va delimitata con opportuni golfi, dissuasori e/o segnaletica orizzontale;
- **strade locali (F2)**: ammessa, senza corsia di servizio, anche a 90°. La distanza minima della sosta dalle intersezioni è di 5 metri e va delimitata con opportuni golfi, dissuasori e/o segnaletica orizzontale.

2. Lungo le strade locali o interzonali (F) è ammessa la realizzazione di “strade parcheggio”, con sosta anche in mezzera. Tali interventi non sono ammessi in presenza del transito dei veicoli del trasporto pubblico di linea.

Art. 11 - Circolazione e fermata dei mezzi di trasporto pubblico

1. La circolazione dei mezzi di trasporto pubblico di linea è ammessa su tutte le tipologie stradali.

Le fermate di tali mezzi sono così regolate:

- **strade interquartiere** (cat. E1): ammessa, possibilmente con golfo di fermata o comunque strutturata ai sensi dell'art. 151 del RdE del CdS;
- **strade di quartiere ed inferiori** (cat. E2, F): ammessa. Se vi è presenza di sosta lungo strada, è opportuno prevedere l'avanzamento del marciapiede in corrispondenza della fermata.

2. Tutte le fermate devono essere attrezzate con attraversamento pedonale, possibilmente protetto, da collocarsi in coda al bus in sosta.

3. Le corsie riservate per il mezzo pubblico di linea sono di norma aperte alla circolazione di taxi ed N.C.C., mezzi di soccorso, veicoli di pubblica utilità.

Art. 12 - Mobilità pedonale e circolazione disabili

1. Ai sensi dell'art.1 D.P.R. 24 luglio 1996, n.503, per barriera architettonica si intendono:

- a) gli ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque ed in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea;
- b) gli ostacoli che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di spazi, attrezzature e componenti;
- c) la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo ed in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per gli ipoacustici.

2. Ai sensi dell'art.4 D.P.R. 24 luglio 1996, n.503, all'interno dei principali spazi pubblici urbani deve essere collocato almeno un percorso accessibile in grado di consentire l'uso dei servizi, le relazioni sociali e la fruizione ambientale anche alle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale. Ove necessario, tali percorsi dovranno includere impianti di sollevamento.

3. Tutte le strade urbane non classificate come strade locali (F) debbono essere provviste su entrambi i lati di marciapiede o di altra attrezzatura equivalente (percorso pedonale protetto). Solo eccezionalmente e motivatamente il marciapiede potrà essere previsto su uno solo dei due lati.

La larghezza dei marciapiedi e dei percorsi pedonali protetti va comunque commisurata all'intensità del flusso pedonale previsto, e non può risultare inferiore ai valori che seguono, misurati al netto di eventuali fasce continue a verde:

- 2 m sulle strade urbane interquartiere (E1);

- 1,5 m sulle strade di quartiere (E2);
- 1,5 m sulle strade locali (F1, F2), ove presente.

4. La larghezza utile per il transito dei pedoni, al netto dell'ingombro degli eventuali ostacoli o elementi di arredo, quali pali, lampioni o simili, deve essere di almeno 1,5 metri e, solo eccezionalmente e non mai sistematicamente, può scendere a 1,0 m.

5. I marciapiedi e gli altri percorsi pedonali non debbono presentare asperità e dislivelli non raccordati superiori a 1,5 cm, né pendenza superiore al 5%. Qualora tali valori vengano superati, debbono essere predisposti scivoli per sedie a ruote, dimensionati secondo le normative sull'abbattimento delle barriere architettoniche.

6. In tutti i casi in cui non sia tecnicamente possibile realizzare marciapiedi rialzati, laddove previsti, la circolazione dei pedoni deve essere garantita mediante appositi spazi delimitati da elementi fisici di protezione, anche di tipo discontinuo.

7. Gli attraversamenti pedonali delle strade urbane interquartiere (E1) debbono essere dotati di isola salvagente centrale di larghezza minima pari ad 1,5 m o di altra protezione equivalente.

Art. 13 - Circolazione ciclabile

1. La circolazione delle biciclette è ammessa su tutte le categorie di strade previste dal presente regolamento; l'inserimento degli itinerari ciclistici sulla rete stradale deve rispettare le prescrizioni di seguito indicate:

- **strade interquartiere** (E1): preferibilmente in sede propria.
- **strade di quartiere** (E2): piste su corsia riservata o in sede propria;
- **strade locali o interzonali** (cat. F1, F2): in carreggiata, anche senza corsia riservata.

2. La disciplina dell'organizzazione della circolazione ciclabile è definita sulla base delle norme stabilite nel Regolamento per la progettazione delle piste ciclabili, di cui al D.M. 30/11/1999 n.557.

III - DISCIPLINA D'USO DELLE STRADE

Art. 14 - Fasce di pertinenza e di rispetto stradale, aree di visibilità

1. Ai sensi dell'art.2, 1° comma del CdS, si definisce strada "l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali", e si intende per confine stradale il "limite della proprietà stradale quale risulta dagli atti di acquisizione o delle 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 del piede della scarpata se la strada è in

rilevato o dal ciglio superiore della scarpata se la strada è in trincea”, così come definito all’art.3 punto 10 dello stesso Codice della Strada.

2. Per fascia di pertinenza stradale si intende la striscia di terreno compresa tra la carreggiata ed il confine stradale. Tale fascia è parte della proprietà stradale e può essere utilizzata solo per la realizzazione di altre parti della strada. Essa include, di norma, gli elementi accessori della carreggiata, e concorre a ridurre l’impatto locale delle emissioni inquinanti generate dal traffico veicolare.

Le fasce di pertinenza possono essere inoltre destinate al mantenimento dei livelli di fluidità della circolazione veicolare previsti per ciascun tipo di strada, ed in esse possono pertanto trovare collocazione attrezzature quali banchine e piazzole o corsie per la sosta di emergenza, stalli di sosta e relative corsie di manovra, fermate dei mezzi pubblici e relative pensiline, isole spartitraffico e separatori fisici tra movimenti e soste veicolari, fasce a verde – anche alberate – e marciapiedi e passaggi pedonali di servizio.

2. Le fasce di rispetto sono definite, ai sensi dell’art.28 del RdE, come le distanze minime dal confine stradale da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle demolizioni integrali e conseguenti ricostruzioni e negli ampliamenti fronteggianti le strade.

3. Ai sensi dell'art.28 di RdE, all'interno dei centri abitati le fasce di rispetto sono fissate in 20 m solo per le strade di tipo D (urbane di scorrimento, non presenti nell’attuale RV), mentre non sono stabilite distanze minime per le categorie inferiori. Tuttavia, in accordo con il Regolamento Urbanistico vigente che prevede una distanza minima di 5 m di ogni fabbricato dalla altrui proprietà, la distanza minima di 5 m si intende estesa ad ogni categoria di strada.

4. In corrispondenza di intersezioni stradali a raso, alle fasce di rispetto sopraindicate 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. 15 - Distanza tra le intersezioni

1. Il mantenimento di adeguati livelli di funzionalità per la rete stradale di importanza strategica per la mobilità urbana, quale in particolare è rappresentata dalle strade di categoria, D, E1 ed E2 per la città di Lucca, richiede di evitare l’eccessiva densità dei nodi di intersezione con la viabilità di rango inferiore. La collocazione, il dimensionamento e la regolazione delle intersezioni stradali deve inoltre risultare coerente con la gerarchia definita in sede di classificazione funzionale della rete viaria. Di norma, le intersezioni connettono

ALLEGATO A – REGOLAMENTO VIARIO

assi stradali di rango gerarchico uguale o contiguo, intendendo per rango il tipo, definito ai sensi dell'art.2 del CdS (A, D, E ed F). La connessione diretta tra assi stradali di rango gerarchico non contiguo (A-E e D-F) è ammessa salvaguardando le condizioni di fluidità del traffico sull'asse primario e di sicurezza della circolazione motorizzata e non motorizzata sull'asse secondario, e richiede, pertanto, una attenta verifica dell'assetto dell'intersezione e delle manovre ammesse.

TIPO	A	D	E	F
A	Ammessa	Ammessa	Ammessa previa verifica	Vietata
D		Ammessa	Ammessa	Ammessa previa verifica
E			Ammessa	Ammessa
F				Ammessa

2. Nel caso di intersezioni che connettono assi urbani ad assi extraurbani, il tipo B (strade extraurbane principali) è assimilato al tipo D, mentre il tipo C (strade extraurbane secondarie) è assimilato al tipo E.

3. La distanza tra due intersezioni successive deve di norma risultare almeno pari ai valori che seguono:

Cat.	Tipo di strada	Distanza minima (m)
D	Strada urbana di scorrimento	500
E1	Strada interquartiere	200
E2	Strada di quartiere	100
F	Strada locale o interzonale	n.d.

Le distanze indicate si riferiscono alle strade di nuova costruzione; l'adeguamento delle situazioni preesistenti può tuttavia giustificare la chiusura degli accessi di alcune strade di categoria inferiore.

Art. 16 - Passi carrabili

1. Ai sensi dell'art.3, 1° comma del CdS, si definisce "passo carrabile" ogni accesso ad un'area laterale idonea allo stazionamento di uno o più veicoli. L'uscita dei passi carrabili verso il suolo pubblico deve essere sempre realizzata in modo tale da garantire una buona visibilità rispetto sia ai veicoli che ai pedoni e deve rispettare la distanza minima di m.12,00

dall'intersezione più vicina, anche se detta intersezione interessa solo il lato opposto della carreggiata. Tale distanza può dover essere incrementata per garantire la visibilità adeguata allo spazio di frenatura.

2. Lungo le strade interquartiere (E1), l'apertura di nuovi passi carrai è ammessa soltanto in presenza di strada di servizio o di piazzale esterno alla carreggiata; intendendo come piazzale esterno uno spazio fisicamente separato dalla carreggiata stradale, accessibile attraverso opportuni varchi, di dimensioni tali da consentire che le manovre di ingresso e uscita dai singoli lotti possano avvenire totalmente all'interno del piazzale stesso.

Le norme indicate si ottemperano raggruppando opportunamente gli accessi, così che il collegamento tra il piazzale esterno e la carreggiata avvenga tramite idonei varchi posti a distanza reciproca non inferiore a 50 m, distanti dalle intersezioni almeno 20 m. Le immissioni delle strade di servizio di cui sopra sulle strade D e E1 ammettono solo manovre di svolta in destra. Il rispetto di tale obbligo va garantito con l'adozione di opportuni spartitraffico invalicabili.

3. Lungo le strade di quartiere (E2), l'apertura di nuovi passi carrabili è subordinata all'arretramento del cancello di ingresso di almeno 4,5 m dal margine esterno della carreggiata, salvo l'applicabilità della deroga di cui all'art. 46, comma 4 RdE. Tale deroga non si applica ai passi carrai che portano a sedi di attività che possono prevedere l'utilizzo non occasionale di mezzi con passo asse superiore ai 3 m.

4. Lungo le strade interzonali o locali (F1, F2), l'apertura di nuovi passi carrabili è ammessa anche in assenza di arretramento del cancello, applicandosi gli accorgimenti di cui all'articolo sopra citato.

5. I nuovi passi carrabili, anche se dotati di sistemi di apertura automatica, dovranno comunque presentare raccordi con la carreggiata esistente e larghezza tale da consentire ai veicoli in entrata e/o in uscita di non impegnare la corsia contromano della carreggiata stessa.

6. Per gli accessi ad uso pubblico o per gli accessi ad uso privato a servizio di oltre 10 condomini o numero di utenti equivalenti, fatte salve le normative di settore, i nuovi passi carrabili dovranno avere una larghezza non inferiore a 5,5 m e comunque sufficiente a consentire il passaggio contemporaneo di un veicolo per ciascun senso di marcia.

7. Entro 6 mesi dall'entrata in vigore del presente RV le strade private non di uso pubblico (ai sensi dello stradario approvato con delibera G.C. 144/2015 devono essere esplicitamente segnalate a cura del proprietario o dei proprietari con apposita segnaletica verticale posizionata nel punto di intersezione con la strada pubblica.

Art. 17 - Accessi di insediamenti ad alta affluenza di utenti

1. L'insediamento di grandi strutture di vendita, di grandi parcheggi (> 350 p.a.) o di altri interventi di rilevante peso insediativo e/o ad elevata attrattività, deve appoggiarsi alla viabilità di livello più elevato (cat. dalla D alla E1), attraverso un proprio separato sistema di accesso, mentre è in generale da evitare lungo le strade di categoria inferiore.

2. Il rilascio delle concessioni relative a tali insediamenti è sempre subordinato alla presentazione di uno specifico studio d'impatto sulla viabilità, che includa quanto meno una stima dei flussi veicolari attratti e generati ed una verifica della funzionalità delle intersezioni e degli assi stradali interessati da tali flussi.

3. In ogni caso, l'insediamento di grandi centri commerciali o di altri interventi di rilevante peso insediativo deve rispondere alle prescrizioni seguenti:

- strade interquartiere (E1): lo sbocco delle strade di servizio alle aree di sosta interne è ammesso solo con corsie di accelerazione e decelerazione; non sono ammesse manovre di svolta a sinistra a raso;
- strade di quartiere (E2): è richiesto lo svincolo delle manovre di svolta a sinistra, od in alternativa la realizzazione di semaforizzazioni canalizzate o di rotatorie di diametro esterno adeguato.

4. Per garantire il rispetto della funzionalità, di cui al precedente Art. 15, delle strade di classe D ed E1, ed a meno di motivate eccezioni, non possono essere inseriti su tali assi nuovi nodi di intersezione a raso (semaforizzazioni o rotatorie), ancorché nel rispetto delle distanze minime previste, che siano ad uso esclusivo di singoli insediamenti e non consentano, per disegno e/o localizzazione, di appoggiare ad essi collegamenti di viabilità pubblica esistente, di previsione o di potenziale realizzazione.

IV - OCCUPAZIONE DI SUOLO PUBBLICO

Art. 18 - Occupazioni permanenti

1. L'occupazione permanente di suolo pubblico è definita come occupazione di carattere stabile, effettuata a seguito del rilascio di un atto di concessione, avente durata non inferiore a 330 giorni.

2. L'occupazione permanente dei marciapiedi da parte di chioschi, edicole od altre installazioni fisse è ammessa, in adiacenza ai fabbricati, sino ad un ingombro tale da lasciare libera una zona per la circolazione pedonale, larga almeno 2,00 m. Deve anche essere garantita, in funzione del grado di attrazione e delle modalità di fruizione, una adeguata disponibilità di sosta, al fine di non generare intralci per il traffico veicolare in transito. Le

installazioni non devono essere collocate in prossimità delle intersezioni ed in particolare non possono ricadere all'interno dei triangoli di visibilità di queste ultime.

3. Sono ammesse deroghe alle regolamentazioni di cui al comma precedente nelle ZPRU, da definirsi a cura di specifiche deliberazioni del G.C.

Art. 19 - Occupazioni temporanee

1. L'occupazione temporanea di suolo pubblico è definita come occupazione di carattere non stabile, avente di norma durata inferiore a un anno.

2. Ai fini del presente regolamento, la collocazione di cantieri edili sulla carreggiata stradale è comunque assimilata ad una occupazione temporanea di suolo pubblico.

3. Le occupazioni temporanee della totalità della sede stradale sono vietate lungo le strade interquartiere (E1). Esse sono ammesse lungo le altre strade, a condizione che siano possibili e vengano convenientemente attrezzati e debitamente segnalati itinerari alternativi per il traffico automobilistico e pedonale.

4. Le occupazioni temporanee di una parte della sede stradale sono generalmente vietate lungo le strade interquartiere (E1), mentre possono essere autorizzate lungo le altre strade, a condizione che la larghezza del marciapiede sia tale da assicurare comunque uno spazio non inferiore ai 1,20 m per la mobilità dei pedoni su almeno un lato e non presentino ostacoli tali da pregiudicare la mobilità dei portatori di handicap.

5. Per la circolazione a margine delle zone di cantiere, lungo le strade interquartiere (E1) deve essere assicurata una larghezza minima pari a 5,50 m se a doppio senso di marcia, a 3,00 m se a senso unico di marcia. Sulle altre strade, tali valori possono essere ridotti sino a 4,80 m per il doppio senso di circolazione e sino a un minimo di 2,75 m in caso senso unico.

6. Nel caso di occupazioni temporanee dovute a cantieri, l'autorizzazione verrà fornita dietro presentazione di estratto del fascicolo della sicurezza ex D.Lgs.494/1996, che in particolare indichi le misure previste per la segnaletica stradale.

7. L'attivazione del cantiere stradale deve essere preceduta, in caso di interruzione della circolazione, per almeno tre giorni feriali consecutivi dall'apposizione di adeguata segnaletica in grado di informare gli utenti relativamente all'estensione del cantiere, alla tipologia ed alla finalità dei lavori previsti, alla data di inizio e di fine dei lavori.

8. Eventuali deviazioni delle linee di trasporto pubblico dovranno essere concordate preventivamente sia con il gestore che con l'amministrazione concedente, e di esse e della localizzazione delle fermate provvisorie sostitutive dovrà essere data informazione all'utenza almeno 7 giorni prima dell'attivazione della deviazione.

9. Le fiere, i mercati settimanali e le giostre stagionali che si svolgono all'esterno del Centro Storico debbono essere localizzate unicamente lungo le strade locali. Sono fatti salvi i mercati individuati all'interno del Piano del Commercio Ambulante e che abbiano ottenuto i pareri favorevoli dal competente Ufficio Traffico.

Art. 20 - Distributori di carburante

1. La localizzazione degli impianti di distribuzione di carburante ed il loro assetto (punti di ingresso/uscita, circolazione interna, capacità di accumulo interno, ecc.) deve essere tale da non generare situazioni di pericolo o di intralcio al deflusso pedonale e veicolare.

2. In generale occorre verificare che:

- il rifornimento o l'attesa non comportino l'arresto o la deviazione dei flussi di traffico sulla viabilità pubblica;
- le manovre di ingresso/uscita non comportino conflitti pericolosi;
- la circolazione interna non possa venire utilizzata per effettuare manovre improprie, quali ad esempio il *bypass* di una intersezione semaforizzata;
- non vengano interrotti o resi più difficili o pericolosi i percorsi pedonali e/o ciclabili;
- siano mantenute le eventuali banchine laterali.

3. In particolare detti impianti debbono;

- garantire nei punti di ingresso/uscita una distanza di visibilità per l'arresto almeno pari a quella calcolata rispetto alla velocità di percorrenza, incrementata del 50%;
- se collocati lungo viabilità di cat. D, devono prevedere adeguate corsie di accelerazione/decelerazione;
- se collocati lungo viabilità di tipo D ed E1, devono prevedere varchi di ingresso/uscita monodirezionali di divieto di svolta a sinistra, e tale divieto deve essere impedito fisicamente con appositi manufatti.

Art. 21 - Pubblicità stradale

1. Il posizionamento delle installazioni pubblicitarie è normato dall'art.23 del CdS e dagli artt. 47 a 59 di RdE.

V - VALUTAZIONE DI IMPATTO

Art. 22 - Valutazione di impatto

1. Le valutazioni di impatto, che accompagnano la redazione di piani/progetti relativi ad interventi urbanistici rilevanti, devono dimostrare che il sistema stradale è in grado di smistare con efficienza il carico generato dall'area, valutando anche la capacità ambientale ed il carico inquinante generato. Questo in pratica significa soddisfare tre fondamentali criteri e precisamente:

- le opere di urbanizzazione/mitigazione devono consentire il recupero delle esternalità negative - essenzialmente la congestione - procurate dall'intervento (criterio del recupero delle esternalità);
- i flussi di traffico generati dall'intervento devono essere compatibili con la capacità fisica residua delle reti di trasporto interessate (criterio della salvaguardia dei livelli di servizio);
- i punti di connessione con la rete esterna devono garantire la piena efficienza tecnica e sicurezza di funzionamento (criterio dell'efficienza degli accessi).

2. Il primo criterio del recupero delle esternalità, in particolare, è finalizzato a verificare che i benefici determinati dagli interventi di adeguamento/potenziamento delle reti pubbliche siano tali da compensare i maggiori costi di funzionamento del sistema dei trasporti provocati dal traffico generato dai nuovi insediamenti. Il secondo criterio della salvaguardia dei livelli di servizio mira a verificare che il traffico generato dal nuovo insediamento sia compatibile con la capacità della rete stradale. Questo significa verificare che gli incrementi di traffico previsti non superino soglie di accettabilità prefissate.

Tali soglie di accettabilità sono, in particolare, fissate in modo da evitare, nei limiti del possibile, che i nuovi carichi vadano a gravare su situazioni già critiche. In analogia con quanto già adottato in altre città italiane, tali soglie sono individuate secondo quanto riportato nella seguente tabella, dove con incremento ammissibile si intende l'aumento dovuto al traffico generato dai nuovi insediamenti rispetto al traffico preesistente (scenario di riferimento).

Rapporto flusso/capacità	Incremento ammissibile
0,60	20%
0,75	15%
0,8	10%

ALLEGATO A – REGOLAMENTO VIARIO

0,9	5%
> 1	1%