

Allegato 1
Regolamento viario e delle occupazioni di suolo pubblico

TITOLO I
Disposizioni generali

Art. 1 – Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento viario si applica nell'ambito dei limiti definiti dal Piano generale del traffico urbano, ai sensi dell'art. 4 del nuovo codice della strada. In particolare si fa riferimento a tutte quelle strade ricadenti all'interno dei confini del Comune di Giussano, pubbliche o private, appartenenti alla rete stradale.

2. Gli interventi che per la loro importanza interessano altre Amministrazioni o enti saranno oggetto di apposita conferenza di servizi ai sensi della L. 241/90.

Art. 2 – Finalità

Il regolamento viario è uno strumento che costituisce parte integrante della classificazione funzionale delle strade urbane ai sensi delle Direttive Ministeriali per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico in ottemperanza all'art. 36 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada).

Il regolamento viario determina, per ciascuna tipologia di strada: **i**) le caratteristiche geometriche e di traffico delle strade; **ii**) la disciplina d'uso delle strade (componenti di traffico ammesse ed usi consentiti).

Art 3 – Contenuti ed elaborati della Variante al Piano generale del traffico urbano

1. Le direttive ministeriali per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico, forniscono alcune indicazioni in merito ai contenuti del regolamento viario che deve essere redatto con specifico riferimento ai seguenti temi: **a**) caratteristiche della sezione trasversale della strada, con indicazione del numero e della larghezza delle corsie, della larghezza di banchine e marciapiedi, delle tipologie dello spartitraffico e delle dimensioni delle fasce di pertinenza; **b**) caratteristiche geometriche del traffico, con indicazione della velocità di progetto, delle pendenze longitudinali e trasversali e dei raggi planimetrici ed altimetrici; **c**) tipologia e disciplina del traffico, con indicazione dell'organizzazione della circolazione di pedoni, veicoli ed animali lungo la strada; **d**) organizzazione delle intersezioni, con indicazione delle tipologie ammesse, delle loro distribuzione spaziale, del numero dei passi carrabili e degli attraversamenti pedonali, delle fermate dei mezzi pubblici e delle aree per carico e scarico delle merci; **e**) organizzazione delle fasce di sosta laterale, con indicazione delle corsie di manovra, degli stalli e dei veicoli ammessi; **f**) disciplina delle occupazioni temporanee e permanenti.

2. Appartengono alla presente Variante generale del traffico urbano i seguenti elaborati cartografici:

1. *Cartografia descrittiva*

1.1 Rappresentazione dei sensi di circolazione in atto (1:4.000)

1.2 Rappresentazione dei percorsi ciclabili e pedonali esistenti (1:4.000)

1.3.1 Descrizione funzionale dell'arredo urbano esistente (1:2.000)

1.3.2 Descrizione funzionale dell'arredo urbano esistente (1:2.000)

1.3.3 Descrizione funzionale dell'arredo urbano esistente (1:2.000)

1.3.4 Descrizione funzionale dell'arredo urbano esistente (1:2.000)

2. *Carte progettuali*

2.1 Rappresentazione dei sensi di circolazione in progetto (1:4.000)

2.2. Rappresentazione dei percorsi ciclabili e pedonali in seguito all'attuazione del progetto (1:4.000)

2.3.1 Rappresentazione degli interventi proposti per l'attuazione della Variante al Piano generale del traffico urbano (1:2.000)

- 2.3.2 Rappresentazione degli interventi proposti per l'attuazione della Variante al Piano generale del traffico urbano (1:2.000)
- 2.3.3 Rappresentazione degli interventi proposti per l'attuazione della Variante al Piano generale del traffico urbano (1:2.000)
- 2.3.4 Rappresentazione degli interventi proposti per l'attuazione della Variante al Piano generale del traffico urbano (1:2.000)
- 2.4 Rappresentazione delle classi di viabilità ai sensi del D.lgs n. 285 del 30/04/1992

3. Appartengono inoltre alla presente Variante generale del traffico urbano:

- a) la relazione;
- b) il presente Allegato 1 – Regolamento viario e delle occupazioni di suolo pubblico;
- c) l'Allegato 2 – Schede descrittive delle aree di sosta.

TITOLO II

Classificazione funzionale delle strade, della viabilità e delle componenti di traffico

Art. 4 – Definizioni stradali e di traffico

Ai sensi dell'art. 3 del Nuovo Codice delle Strada (C.d.S) si riportano qui le principali definizioni stradali e di traffico, indispensabili per una corretta lettura ed interpretazione del regolamento viario:

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

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

Attraversamento pedonale: parte della carreggiata opportunamente segnalata ed organizzata, sulla quale i pedoni in transito dall'uno all'altro lato della strada godono della precedenza rispetto ai veicoli

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

Braccio di intersezione: cfr. Ramo di intersezione.

Canalizzazione: insieme di apprestamenti destinato a selezionare le correnti di traffico per guidare in determinate direzioni.

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

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

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

Confine stradale: limite della proprietà stradale quale risulta dagli atti di acquisizione o dalle fasce di esproprio del progetto approvato; in mancanza, il confine è costituito dal ciglio esterno del fosso di guardia o della cunetta, ove esistenti, o dal piede della scarpata se la strada è in rilevato o dal ciglio superiore della scarpata se la strada è in trincea.

Corrente di traffico: insieme di veicoli (corrente veicolare), o pedoni (corrente pedonale), che si muovono su una strada nello stesso senso di marcia su una o determinata traiettoria.

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

Corsia di accelerazione: corsia specializzata per consentire ed agevolare l'ingresso ai veicoli sulla carreggiata.

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

Corsia di emergenza: corsia, adiacente alla carreggiata, destinata alle soste di emergenza, al transito dei veicoli di soccorso ed, eccezionalmente, al movimento dei pedoni, nei casi in cui sia ammessa la circolazione degli stessi.

Corsia di marcia: corsia facente parte della carreggiata, normalmente delimitata da segnaletica orizzontale.

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

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

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

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

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

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

Fascia di sosta laterale: parte della strada adiacente alla carreggiata, separata da questa mediante striscia di margine discontinua e comprendente la fila degli stalli di sosta e la relativa corsia di manovra

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

Intersezione a livelli sfalsati: insieme di infrastrutture (sovrappassi; sottopassi e rampe) che consente lo smistamento delle correnti veicolari fra rami di strade poste a diversi livelli.

Intersezione a raso (o a livello): area comune a più strade, organizzata in modo da consentire lo smistamento delle correnti di traffico dall'una all'altra di esse.

Isola di fanalizzazione: parte della strada, opportunamente delimitata e non transitabile, destinata a incanalare le correnti di traffico.

Isola di traffico: cfr. Isola di canalizzazione.

Isola salvagente: cfr. Salvagente.

Isola spartitraffico: cfr. Spartitraffico.

Livellotta: tratto di strada a pendenza longitudinale costante.

Marciapiede: parte della strada, esterna alla carreggiata, rialzata o altrimenti delimitata e protetta, destinata ai pedoni.

Parcheggio: area o infrastruttura posta fuori della carreggiata, destinata alla sosta regolamentata o non dei veicoli.

Parcheggio scambiatore: parcheggio situato in prossimità di stazioni o fermate del trasporto pubblico locale o del trasporto ferroviario, per agevolare l'intermodalità

Passaggio pedonale (cfr. anche Marciapiede): parte della strada separata dalla carreggiata, mediante una striscia bianca continua o una apposita protezione parallela ad essa e destinata al transito dei pedoni. Esso espleta la funzione di un marciapiede stradale, in mancanza di esso.

Passo carrabile: accesso ad un'area laterale idonea allo stazionamento di uno o più veicoli.

Piazzola di sosta: parte della strada, di lunghezza limitata, adiacente esternamente alla banchina, destinata alla sosta dei veicoli.

Pista ciclabile: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi.

Raccordo concavo (cunetta): raccordo tra due livellette contigue di diversa pendenza che si intersecano al di sotto della superficie stradale. Tratto di strada con andamento longitudinale concavo.

Raccordo convesso (dosso): raccordo tra due livellette contigue di diversa pendenza che si intersecano al di sopra della superficie stradale. Tratto di strada con andamento longitudinale convesso.

Ramo di intersezione: tratto di strada afferente una intersezione.

Rampa di intersezione: strada destinata a collegare due rami di un'intersezione.

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

Salvagente: parte della strada, rialzata o opportunamente delimitata e protetta, destinata al riparo ed alla sosta dei pedoni, in corrispondenza di attraversamenti pedonali o di fermate dei trasporti collettivi.

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

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

Strada extraurbana: strada esterna ai centri abitati.

Strada urbana: strada interna ad un centro abitato.

Strada vicinale: strada privata fuori dai centri abitati ad uso pubblico.

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

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

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

Zona di preselezione: tratto di carreggiata, opportunamente segnalato, ove e' consentito il cambio di corsia affinché i veicoli possano incanalarsi nelle corsie specializzate.

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

Zona residenziale: zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine. 2. Nel regolamento sono stabilite altre definizioni stradali e di traffico di specifico rilievo tecnico.

Art. 5 – La classificazione della viabilità:

Ai sensi del vigente codice della strada (art. 2) ed in armonia con le Direttive del ministero dei LL. PP per la redazione dei Piani urbani del traffico pubblicate (suppl. ordinario n. 77 della G.U. n. 146 del 24/06/1995) sono definite le seguenti categorie di strade:

Autostrada: strada extraurbana o urbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio ed aree di parcheggio, entrambe con accessi dotati di corsie di decelerazione e accelerazione;

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 comprendono spazi per la sosta, con accessi dotati di corsie di decelerazione e accelerazione.

Strada extraurbana secondaria: strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine

Strada urbana di scorrimento: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali della carreggiata, entrambe con immissione ed uscite concentrate

Strada urbana di quartiere: strada ad unica carreggiata, con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata

Strada locale: strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata per la circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali, non facente parte degli altri tipi di strade

Il Codice della strada definisce poi come **strada di scorrimento** la strada affiancata ad una strada principale avente funzione di consentire la sosta ed il raggruppamento degli accessi dalle proprietà laterali alla strada principale e viceversa, nonché il movimento e le manovre dei veicoli non ammessi sulla strada principale stessa

Le direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani del traffico introducono al punto 1.2 dell'allegato una ulteriore classificazione della viabilità urbana, al fine di consentire la copertura della più ampia casistica di strade. Questa risulta definita secondo le seguenti classi:

Strade di scorrimento veloce intermedie tra autostrade e le strade di scorrimento

Strade interquartiere, intermedie tra quelle di scorrimento e quelle di quartiere

Strade locali interzonali, intermedie tra quelle di quartiere e quelle locali, quest'ultime anche con funzioni di servizio rispetto alle strade di quartiere

Per ogni tipo di strada è ammessa l'intersezione soltanto con le strade dello stesso tipo oppure di tipo immediatamente precedente o seguente nella gerarchia stabilita.

Art. 6 – Le componenti di traffico

6.1. Con riferimento alle definizioni dei tipi di veicolo contenute al Titolo III del nuovo codice della strada, di cui al D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 e s.m.i., si distinguono le seguenti componenti di traffico: **i)** movimento e sosta dei pedoni e animali; **ii)** movimento di veicoli per il trasporto collettivo con fermate di linea (autobus, filobus) urbani ed extraurbani; **iii)** movimento di veicoli motorizzati senza fermate di linea (autovetture, veicoli commerciali, ciclomotori, motoveicoli, autobus turistici e taxi); **iv)** sosta di veicoli motorizzati, in particolare relativamente alle autovetture private.

6.2. Se la rete stradale non è in grado di assicurare gli standard tecnici e geometrici previsti dalla normativa vigente, per soddisfare la domanda di mobilità è necessario seguire il predetto ordine. Quindi, la sede stradale deve essere destinata in via prioritaria ai marciapiedi ed in via subordinata alla carreggiata per la circolazione dei mezzi pubblici e privati e per ultimo alla sosta. Tutte le componenti descritte sono ammesse a circolare sulle strade urbane di scorrimento e di quartiere, mentre sulle strade urbane locali sono ammesse tutte le componenti ad eccezione dei veicoli adibiti al trasporto pubblico di persone. Con riferimento alla classificazione ampliata, il trasporto pubblico è ammesso anche sulla categoria intermedia delle strade locali interzonali.

6.3. Vengono inoltre definite quattro classi di intensità dei flussi, espressi in veicoli equivalenti per senso di marcia; l'appartenenza di una corrente veicolare a una classe di flusso è subordinata al rispetto contemporaneo di entrambi i limiti indicati; le classi di flusso vengono adottate per la pianificazione e la gestione della circolazione veicolare del sistema stradale esistente e per la progettazione di nuovi itinerari, sulla base del seguente prospetto:

<i>Classe di intensità</i>	<i>Flusso orario (Veq/ora)</i>	<i>Flusso giornaliero (Veq/ora)</i>
Basso	Fino a 250	Fino a 1.500
Medio	Fino a 400	Fino a 3.000
Elevato	Fino a 750	Fino a 7.500
Intenso	Fino a 1.500	Fino a 15.000
Molto intenso	Oltre 1.500	Oltre 15.000

6.4. L'ammissibilità dei carichi veicolari sui diversi livelli funzionali di rete è sintetizzata nella tabella seguente, che si applica per la viabilità di progetto; per la classificazione della viabilità esistente, stante la possibilità di carenze infrastrutturali, si accettano valori di traffico superiori a quelli indicati.

<i>Classe di intensità</i>	<i>Strade locali</i>	<i>Strade di quartiere</i>	<i>Strade di scorrimento</i>	<i>Autostrade</i>
Basso	X			
Medio	X	X		
Elevato		X	X	
Intenso			X	
Molto intenso				X

A parità di carico veicolare, ciò che differenzia la classificazione di un arco è la funzionalità attribuita all'interno della maglia viaria urbana. Le funzioni pertinenti le quattro tipologie di viabilità sopra elencate sono:

- a) per la viabilità locale: i) distribuzione delle relazioni con le zone di O/D della mobilità; ii) distribuzione delle relazioni in centro storico; iii) supporto alle aree di traffico pedonale privilegiato; iv) collegamento e attraversamento di aree protette; v) distribuzione delle relazioni interzonali tra le diverse aree urbane;
- b) per la viabilità di quartiere: i) relazioni di transito attraverso le diverse aree urbane; ii) relazioni di collegamento tra quartieri; iii) relazioni di collegamento con la viabilità extraurbana secondaria; iv) relazioni di transito (con origine e destinazione esterna al territorio comunale) e collegamento con aree prevalentemente industriali e grandi aree commerciali;
- c) per la viabilità di scorrimento: i) relazioni di collegamento con la viabilità extraurbana primaria ed autostradale; ii) relazioni di collegamento tra grandi aree urbane; iii) relazioni di transito (con origine e destinazione esterna al territorio comunale);
- d) per la viabilità autostradale: i) relazioni di transito (con origine e destinazione esterna al territorio comunale); ii) relazioni terminali di collegamento con la viabilità di grande comunicazione.

TITOLO III

Le caratteristiche geometriche della viabilità urbana e delle intersezioni stradali

Art. 7 – Larghezza della sezione stradale

Con riferimento a quanto definito dall'art. 13 del nuovo codice della strada e in particolar modo al Decreto ministeriale 5 novembre 2001 “*norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*” le caratteristiche tecniche e geometriche sono così definite:

1. Le caratteristiche geometriche della sezione trasversale della sede stradale sono sinteticamente descritte nella tabella sottostante:

	<i>Larghezza delle corsie</i>	<i>Numeri di corsie per senso di marcia</i>	<i>Larghezza min. dello spartitraffico centrale</i>	<i>Larghezza della corsia di emergenza</i>	<i>Larghezza della banchina in sinistra</i>	<i>Larghezza della banchina in destra</i>	<i>Larghezza minima del marciapiede</i>	<i>Fascia minima di pertinenza¹</i>	<i>Fascia di rispetto</i>
Denominazione	(m)		(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)	(m)
Autostrade	3,75	2 o più	1,80	3,00	0,70	2,50	-	-	30

Strade di scorrimento veloce e strade di scorrimento	3,25 ²	2 o più	1,80	-	0,50	1,00	1,50	15	20
Strade interquartiere Strade di quartiere	3,00 ³	1 o più	-	-	-	0,50	2,25	12	- ⁴
Strade locali interzonali Strade locali	2,75	1 o più	-	-	-	0,50	2,25	5	-

- a) i parametri geometrici riportati nella tabella devono essere considerati vincolanti per la costruzione di nuove strade, mentre nel caso della viabilità esistente devono essere considerati come obiettivo da raggiungere qualora siano presenti vincoli fisici non immediatamente eliminabili;
- b) la disposizione degli elementi strutturali componenti la sede stradale può essere variata, in sede di progettazione esecutiva, qualora le caratteristiche dell'ambiente urbanizzato lo richiedano. In particolare, i marciapiedi e le eventuali piste ciclabili possono essere ubicate ai margini del confine stradale, lasciando le eventuali parti rimanenti delle fasce di pertinenza a verde, quale elemento fisico di separazione tra i movimenti veicolari e i movimenti ciclo-pedonali;
- c) in corrispondenza di intersezioni stradali a raso, nelle fasce di rispetto 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 a seconda del tipo di strada, e il terzo lato costituito dal segmento congiungente i punti estremi.

Art. 8 – La pendenza trasversale

Indipendentemente dal tipo di strada, la pendenza trasversale minima delle falde della carreggiata è del 2,5 %. Valori inferiori sono ammessi, con gli accorgimenti indicati dalle norme, solo nei tratti di transizione tra elementi di tracciato caratterizzato da opposte pendenze trasversali e in presenza di vincoli geometrici.

In una curva a raggio costante la carreggiata deve essere inclinata verso l'interno. La pendenza trasversale deve essere costante su tutta la lunghezza della curva. Lungo le curve a raggio variabile, inserite fra due elementi di tracciato a curvatura costante si deve realizzare il graduale passaggio dalla pendenza trasversale dal valore proprio di un elemento a quello relativo al successivo.

La pendenza massima ammessa è 7% per le autostrade, 5% per le strade di scorrimento veloci e di scorrimento, 3,5% per le strade interquartiere, di quartiere, locali interzonali e locali nonché per le strade di servizio delle autostrade urbane e delle strade di scorrimento.

Art. 9 – La pendenza longitudinale

Per pendenza longitudinale si intende il rapporto, espresso in percentuale, tra il dislivello di due punti e la loro distanza. Le pendenze massime adottabili per i diversi tipi di strada sono indicate nella seguente tabella:

<i>Tipo di strada</i>		<i>Pendenza massima</i>
Autostrada	A	6%
Urbana di scorrimento veloce Urbana di scorrimento	D	6%
Urbana interquartiere Urbana di quartiere	E	8%
Urbana locale interzonale Urbana locale	F	10%

I valori possono essere aumentati di una unità qualora, da una verifica da effettuare di volta in volta, risulti che lo sviluppo della livelletta sia tale da non penalizzare eccessivamente la circolazione, in termini di riduzione della velocità e della qualità del deflusso.

Per quanto riguarda le strade di servizio è consigliabile mantenere pendenze longitudinali uguali a quelle della strada principale corrispondente.

Art. 10 – Il raggio di curvatura

Per raggio di curvatura planimetrica si intende il raggio della curva orizzontale, di raccordo planimetrico tra due tratti di strada rettilinei, misurato sulla mezzeria della carreggiata. La pendenza trasversale è funzione del raggio della curva per cui, date le pendenze massime di cui al comma precedente e le velocità di progetto, i raggi minimi delle curve circolari sono qui riassunti:

<i>Tipo di strada</i>	<i>Vp min. (Km/h)</i>	<i>Raggio minimo (m)</i>
Autostrada	80	252
Scorrimento veloce Scorrimento	50	77
Interquartiere Quartiere	40	51
Locale interzonale Locale	25	19

Art. 11 – Organizzazione delle intersezioni

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

Le intersezioni stradali nascono da almeno un punto di conflitto, cioè almeno dalla presenza di un flusso veicolare trasversante, convergente o divergente.

A norma del codice della strada i nodi di intersezione tra due o più strade possono essere a: **i)** svincolo (intersezione a livelli sfalsati in cui le correnti veicolari non si intersecano tra loro); **ii)** a livelli sfalsati (insieme di infrastrutture quali sovrappassi, sottopassi⁵ e rampe che consentono lo smistamento delle correnti veicolari fra i rami di strade poste a diversi livelli); **iii)** a raso (area comune a più strade, organizzate in modo da consentire lo smistamento delle correnti di traffico dall'una all'altra di esse)

Art. 12 – Lo schema di intersezione

La scelta dello schema di intersezione tra due o più strade deve essere effettuata sulla base dei seguenti elementi:

- categoria di appartenenza* delle strade affluenti – tutte le intersezioni possono essere realizzate solo tra strade di categoria identica o immediatamente superiore o inferiore. Nei casi in cui non può essere rispettata questa regola fondamentale, devono essere adottati provvedimenti finalizzati a ridurre il numero totale di manovre all'intersezione, con particolare riferimento alle svolte a sinistra e alle manovre che comportano punti di intersezione;
- per una corretta progettazione dello schema di intersezione, è indispensabile disporre di dati sui *flussi di traffico*, rilevati o presunti, in ingresso e in uscita dal nodo, distinti per tipologia di manovra. Nei casi di situazioni esistenti, deve essere predisposto un rilievo del traffico, con individuazione delle seguenti informazioni: i) traffico giornaliero medio; ii) traffico dell'ora di punta; iii) manovre all'intersezione con indicazioni del numerosi veicoli per ciascuna corrente veicolare, per almeno tre periodi della giornata di durata non inferiore ad un'ora. Nei casi di situazioni di progetto deve essere predisposta una simulazione di traffico, utilizzando i dati contenuti nel Piano generale del Traffico urbano, al fine di quantificare i volumi giornalieri ed orari e relative manovre;
- in linea di principio, la scelta dello schema di soluzione dell'intersezione deve essere effettuata, senza peraltro escludere gli *aspetti della sicurezza della circolazione*, avendo cura di minimizzare il perditempo

globale per il superamento dell'area di intersezione da parte delle correnti veicolari rispettando i seguenti criteri di carattere generale: i) attribuire priorità funzionale alle correnti veicolari provenienti da strade di livello gerarchico superiore; ii) non oltrepassare valori accettabili per i tempi medi di attesa, intesi come valori ad elevato indice di probabilità, anche per le correnti meno importanti;

- d) è possibile individuare un livello minimo di funzionalità dello schema di intersezione, in relazione ai flussi di traffico delle strade afferenti. Nella tabella si indicano le soluzioni minime da adottare per classi di valori di traffico dell'ora di punta sulle strade afferenti all'intersezione. Nel caso di particolari condizioni sfavorevoli è possibile adottare soluzioni di livello superiore soprattutto in presenza di elevati flussi di veicoli commerciali. I valori di traffico indicati nella tabella rappresentano i limiti validi per strade di progetto; nel caso di sistemazione di intersezioni su strade esistenti tali limiti possono essere superati; la percentuale di svolte a sinistra sul ramo principale che delimita il campo dei valori bassi da quelli elevati è indicativamente pari al 10-15%;

<i>Flussi di traffico (Veq/ora)</i>		<i>Schemi e tipi di intersezione</i>	
<i>Principale</i>	<i>Secondaria</i>	<i>Basse percentuali di svolte a sinistra</i>	<i>Elevata percentuale di svolte a sinistra</i>
Fino a 250 L	Fino a 250 L	Intersezione a raso con regolazione a precedenza (G) o rotonda (C)	Intersezione a raso con regolazione a precedenza (G) o rotonda (C)
Fino a 400 Q/L	Fino a 250 L	Intersezioni a raso con regolazione a precedenza (G) o rotonda (B-C)	Intersezioni a raso con regolazione a precedenza e corsie di accumulo per la svolta a sinistra sulla principale (E) o rotonda (B-C)
Fino a 400 Q/L	Fino a 400 Q/L	Intersezione a raso con regolazione a precedenza (G) o rotonda (B)	Intersezione a raso con regolazione semaforica parzialmente canalizzata (F) o rotonda (B)
Fino a 750 Q	Fino a 250 L	Intersezione a raso con regolazione a precedenza (G)	Intersezione a raso con regolazione a precedenza e corsie di accumulo per la svolta a sinistra sulla principale (E)
Fino a 750 Q	Fino a 400 Q/L	Intersezione a raso con regolazione semaforica parzialmente canalizzata (F) o rotonda (A-B)	Intersezione a raso con regolazione semaforica completamente canalizzata (D) o rotonda (A-B)
Fino a 750 Q	Fino a 750 Q	Intersezione a raso con regolazione semaforica completamente canalizzata (D) o rotonda (A)	Intersezione a raso con regolazione semaforica completamente canalizzata (D) o rotonda (A)
Fino a 1.500 S	Fino a 400 Q	Livelli differenziati parzialmente svincolati (regolazione a precedenza o rotonda per i flussi non vincolati)	Livelli differenziati parzialmente svincolati (regolazione semaforica o rotonda per i flussi non svincolati)
Fino a 1.500 S	Fino a 750/Q	Livelli differenziati parzialmente svincolati (regolazione a precedenza o rotonda per i flussi non svincolati)	Livelli differenziati parzialmente svincolati (regolazione semaforica o rotonda per i flussi non svincolati)
Fino a 1.500 S	Fino a 1.500 s	Livelli differenziati completamente svincolati	Livelli differenziati completamente svincolati
Oltre 1.500 A/S	Fino a 1.500 S	Livelli differenziati completamente svincolati	Livelli differenziati completamente svincolati
Oltre 1.500 A/S	Oltre 1.500 A/S	Livelli differenziati completamente svincolati	Livelli differenziati completamente svincolati

- e) lo spazio a disposizione per la realizzazione dello schema di intersezione costituisce un elemento essenziale nella fase di progettazione. Soluzioni del tipo a rotonda richiedono superfici generalmente superiori a quelle impiegate per la realizzazione di semplici incroci, semaforizzati o a precedenza;
- f) le eventuali intersezioni a raso delle strade urbane di scorrimento esistenti devono essere almeno regolate mediante impianto semaforico, con canalizzazione delle svolte;
- g) nelle sistemazioni di intersezioni a rotonda la precedenza deve essere assegnata al flusso circolante.

Art. 13 – Caratteristiche geometriche delle intersezioni

Le dimensioni minime degli elementi delle intersezioni stradali a raso sono sinteticamente riassunte nelle due tabelle sottostanti ove nella prima si individuano le intersezione caratterizzate da rotatoria

<i>Tipo intersezione</i>	<i>A</i>	<i>B</i>	<i>C</i>
Denominazione	Grande rotatoria	Rotatoria compatta	Minirotatoria
Diametro interno	18 m.	10 m.	2 m.
Carreggiata	A 2 corsie da 4 m ciascuna	A 2 corsie da 3 m. ciascuna	A 2 corsie da 3 m. ciascuna
Banchine	1 m per parte	0,5 m per parte	0,5 m. solo esterna
Isola centrale	Non sormontabile	Semi sormontabile	Sormontabile
Fascia di pertinenza	Valore max tra le fasce di pertinenza delle strade afferenti	Valore max tra le fasce di pertinenza delle strade afferenti	Valore max tra le fasce di pertinenza delle strade afferenti
Fascia di rispetto	valore massimo tra le fasce di rispetto delle strade afferenti	valore massimo tra le fasce di rispetto delle strade afferenti	valore massimo tra le fasce di rispetto delle strade afferenti

<i>Tipo intersezione</i>	<i>D</i>	<i>E</i>	<i>F</i>	<i>G</i>
Denominazione	Intersezione semaforizzata principale	Intersezione a precedenza principale	Intersezione semaforizzata secondaria	Intersezione a precedenza secondaria
Canalizzazione svolta DX	SI	-	-	-
Corsie accumulo svolta SX	SI	SI	SI/NO	-
Larghezza corsie	3,5 m	3,5 m	3,0 m	3,0 m
Banchine	Valore strada afferente	Valore strada afferente	Valore strada afferente	Valore strada afferente
La	20 m	-	-	-
Ld	7,5 m	-	-	-
Lc	30 m	-	-	-
Fascia di pertinenza	Valore max tra le fasce di pertinenza delle strade afferenti	Valore max tra le fasce di pertinenza delle strade afferenti	Valore max tra le fasce di pertinenza delle strade afferenti	Valore max tra le fasce di pertinenza delle strade afferenti
Fascia di rispetto	valore massimo tra le fasce di rispetto delle strade afferenti	valore massimo tra le fasce di rispetto delle strade afferenti	valore massimo tra le fasce di rispetto delle strade afferenti	valore massimo tra le fasce di rispetto delle strade afferenti

Art. 14 – Criteri particolari di progettazione

La scelta di schemi a rotatoria in ambiente urbano si rileva efficace in numerosi casi, presentando fra gli altri i seguenti aspetti: i) miglioramento dei livelli di sicurezza attraverso la riduzione dei punti di conflitto secanti; ii) moderazione del traffico con l'introduzione di un elemento atto alla modifica nel comportamento del guidatore; iii) possibilità di gestire con semplicità un'intersezione con elevato numero di maggiore capacità di smaltimento per le intersezioni con volumi di traffico analoghi sui diversi rami afferenti attraverso l'applicazione della precedenza al flusso circolante; iv) riduzione dei tempi di attesa rispetto a una intersezione con regolazione semaforica; v) trattamento monumentale del luogo

1. Le intersezioni tra strade di quartiere e strade locali, quando organizzate mediante incrocio, possono essere regolate da semplice precedenza nei casi in cui siano rispettate le dimensioni minime stabilite dal presente regolamento per le zone di visibilità reciproca. Negli altri casi, deve essere adottato l'obbligo di arresto e dare precedenza.

2. Viene stabilita la distanza minima tra le intersezioni lungo la viabilità di progetto: tali valori sono di 300 metri per le strade di scorrimento, di 100 metri per le strade di quartiere, mentre lungo la viabilità locale non sussistono vincoli. Per la viabilità esistente tali limiti devono considerarsi un obiettivo da raggiungere attra-

verso la chiusura degli accessi di strade di categoria inferiore o comunque attraverso il divieto delle manovre che generano maggiore interferenza o minore sicurezza.

Art. 15 – Elementi per la moderazione del traffico

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

Su tutte le strade, per tutta la lunghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato, si possono adottare sistemi di rallentamento della velocità costituiti da bande trasversali ad effetto ottico, acustico o vibratorio, ottenibili con opportuni mezzi di segnalamento orizzontale o trattamento della superficie della pavimentazione. I sistemi di rallentamento ad effetto ottico sono realizzati mediante applicazione in serie di almeno 4 strisce bianche rifrangenti con larghezza crescente nel senso di marcia e di stanziamento decrescente. La prima striscia deve avere una larghezza di 20 cm, le successive con incremento di almeno 10 cm di larghezza. I sistemi di rallentamento ad effetto acustico sono realizzati mediante irruvidimento della pavimentazione stradale ottenuta con la scarificazione o incisione superficiale della stessa o con l'applicazione di strati sottili di materiale in rilievo in aderenza, eventualmente integrato con dispositivi rifrangenti. Tali dispositivi possono anche determinare effetti vibratorii di limitata intensità.

I dossi artificiali sono costituiti da elementi in rilievo prefabbricati o da ondulazioni della pavimentazione a profilo convesso con superficie antiscivolo. Applicati trasversalmente alla carreggiata stradale, obbligano i veicoli a sormontarli a velocità ridotta. Possono essere posti in opera solo su strade locali e in quelle che l'Amministrazione comunale individuerà con apposita determinazione dirigenziale.

Le chicane o gimcana si applicano nei casi in cui si ha un lungo rettilineo o si è in prossimità di luoghi particolarmente affollati (scuole, zone pedonali ecc...). Si tratta della realizzazione di opportuni disassamenti delle corsie rispetto all'asse stradale, al fine di indurre un rallentamento di tutti i veicoli e quindi aumentare le condizioni di sicurezza della strada. Il disassamento si può ottenere anche grazie al parcheggio alternato.

Art. 16 – Le fermate dei mezzi pubblici

Le piazzole di fermata dei mezzi pubblici, devono essere facilmente accessibili a tutti, opportunamente segnalata e con un buon livello di illuminazione. Le fermate dei mezzi pubblici si possono dislocare sia sulla viabilità di scorrimento sia su quella di quartiere e devono avere lunghezza totale di 36 metri e larghezza di 3 metri. La parte centrale, destinata alla fermata dei mezzi, deve presentare una larghezza di 16 metri. Le fermate devono essere poste preferibilmente dopo l'area di intersezione, ad una distanza non inferiore ai 20 m. Eventuali deroghe per impedimenti infrastrutturali o particolari altre motivazioni verranno valutate caso per caso in sede di rilascio dell'autorizzazione.

Le pendenze longitudinali e trasversali massime del piano stradale in corrispondenza dei punti di fermata dei mezzi pubblici, non devono di norma superare il 5% e 1%.

Art 17- La segnaletica

Il miglioramento della fluidità e della sicurezza della circolazione, non può prescindere dalla corretta applicazione e gestione della segnaletica stradale orizzontale e verticale. In particolare tale segnaletica compatibile con le normative vigenti, deve essere mantenuta costantemente in efficienza.

1. Lungo le strade urbane di scorrimento e di quartiere, in prossimità degli incroci canalizzati, deve essere apposta la segnaletica di preavviso e di preselezione.

2. Lungo le strade urbane di scorrimento e di quartiere devono essere apposti i segnali di uso e variazione corsie, nei casi in cui la viabilità urbana costituisce itinerario di attraversamento dell'abitato, la strada deve essere corredata da apposita segnaletica di identificazione strada.

Art. 18– Il catasto della segnaletica

Il catasto della segnaletica è inteso come strumento di gestione temporale della segnaletica che comporta una analisi singolare dei segnali esistenti individuandone la conformità rispetto al regolamento di esecuzione ed attuazione del codice della strada. Le caratteristiche operative della segnaletica verticale ed orizzontale disposta lungo le strade urbane di scorrimento e di quartiere devono essere memorizzate mediante apposito catasto, del quale sia possibile individuare le seguenti informazioni: i) numero progressivo del segnale; ii) data del rilevamento; iii) riferimento cartografico; iv) riferimento toponomastico; v) lato strada; vi) codice figura; vii) tipo di pellicola retrorifrangente; viii) dimensioni; ix) altezza da terra del lato inferiore del segnale; x) tipo di sostegno utilizzato; xi) distanza dal marciapiede e dalla carreggiata; xii) distanza di avvistamento; xiii) numero di altri segnali presenti sullo stesso sostegno; xiv) nome del fornitore; xv) ente proprietario; xvi) anno di fabbricazione; xvii) data di installazione; xviii) numero e data dell'ordinanza; xix) pannelli integrativi; xx) stato di manutenzione

Art. 19– Il piano della segnaletica

Il piano della segnaletica deve essere predisposto con cadenza biennale, con riferimento al problema della manutenzione dei segnali esistenti ed al problema dell'aggiornamento del Put.

Titolo IV La sosta

Art. 20 – Le tipologie di parcheggio

La sosta dei veicoli deve essere sempre regolamentata mediante delimitazione degli stalli con strisce di colore bianco, se libera, azzurro se a pagamento e giallo se riservata.

Le dimensioni degli stalli devono rispettare i seguenti valori minimi, in funzione della disposizione: a) in fila o longitudinale (L) dove gli stalli sono disposti parallelamente alla direzione della marcia dei veicoli; b) a spina di pesce (S) dove gli stalli sono disposti a 45° o 60° o 30° (altre inclinazioni possono essere assunte in relazione alla situazione di contesto) rispetto alla direzione di marcia dei veicoli; c) a pettine (P) dove gli stalli sono disposti ortogonali alla direzione di marcia dei veicoli.

Art. 21 – Le dimensioni dei parcheggi

Le dimensioni da rispettare per ogni tipologia di stallo sono le seguenti:

L	5,0 m di lunghezza per 2 m di larghezza
S	4,5 m di lunghezza per 2,3 m di larghezza
P	4,5 m di lunghezza per 2,3 m di larghezza

La dimensione degli stalli per la sosta destinata agli invalidi deve rispettare i seguenti valori minimi, inclusivi dello spazio libero laterale in funzione della disposizione:

L	6 m di lunghezza per 2 m di larghezza
S	4,5 m di lunghezza per 3 di larghezza

La dimensione degli stalli per la sosta destinata a ciclomotori e motocicli deve rispettare i seguenti valori minimi

S	2,5 m di lunghezza per 1,5 m di larghezza
---	---

La dimensione degli stalli per la sosta destinata ad autocarri, autotreni, autoarticolati ed autobus deve rispettare i seguenti valori minimi, in funzione della disposizione

S	18 m di lunghezza per 3,5 m di larghezza
---	--

P 18 m di lunghezza per 3,5 m di larghezza

L'apposizione della segnaletica orizzontale di delimitazione degli stalli è obbligatoria nei seguenti casi:

- 1) strade di scorrimento: sempre
- 2) strade di quartiere: sempre
- 3) strade locali: sosta a pagamento, sosta in zone a traffico limitato (ZTL), sosta con disposizione a spina o a pettine

E' comunque consigliata nei casi rimanenti.

Art. 22 – La sosta dei veicoli pesanti

La sosta dei veicoli commerciali a tre o più assi, degli autotreni, degli autoarticolati, dei rimorchi e degli autobus è consentita esclusivamente in corrispondenza di apposite aree da individuare lungo la viabilità di quartiere al di fuori della carreggiata, mentre non è soggetta a limitazione nelle zone industriali.

Art. 23 – La sosta in carreggiata

La sosta dei veicoli in carreggiata lungo la viabilità locale e di quartiere è subordinata alle dimensioni della sede stradale, che devono essere tali da poter garantire larghezze di corsia non inferiori ai valori minimi indicati dal presente regolamento, in relazione allo schema di circolazione adottato.

Lungo la viabilità locale, la disposizione degli stalli in carreggiata è funzione della larghezza complessiva della sede stradale: le condizioni minime sono riportate nella tabella sotto riportata..

Tabella 6 – Organizzazione della sosta lungo la viabilità locale

<i>Larghezza della carreggiata</i>	<i>Senso di marcia</i>	<i>Disposizione degli stalli</i>	<i>Capacità (stalli/metro)</i>
Fino a 5,0 m	Unico	Assenti	0
Da 5,0 a 7,0 m	Unico	Su un lato in fila	0,2
Da 7,0 a 9,5 m	Unico	Su due lati in fila	0,4
Da 9,5 a 12,0 m	Unico	Su due lati in fila e a spina	0,51
Oltre 12 m	Unico	Su due lati a spina	0,61
Fino a 7,5 m	Doppio	Assenti	0
Da 7,5 a 9,5 m	Doppio	Su un lato in fila	0,2
Da 9,5 a 10,0 m	Doppio	Su due lati in fila	0,4
Da 10,0 a 12,0 m	Doppio	Su un lato a pettine	0,43
Da 12,0 a 14,5 m	Doppio	Su due lati in fila e a pettine	0,63
Oltre 14,5	Doppio	Su due lati a pettine	0,87

Lungo la viabilità di quartiere, la disposizione degli stalli in carreggiata è funzione della larghezza complessiva della sede stradale, secondo lo stesso schema adottato per la viabilità locale, ricordando che in questo caso deve essere individuato uno spazio di manovra minimo tra le corsie di marcia e gli stalli.*

Lungo la viabilità urbana di scorrimento non è consentita la sosta in carreggiata

Art. 24 – La sosta fuori dalla carreggiata

Fuori dalla carreggiata, la sosta è organizzata in relazione alla forma e alla estensione dello spazio disponibile. L'innesto diretto su strade di scorrimento o di quartiere di parcheggi pubblici con numero di stalli superiori a 50 unità deve essere dotato di corsie di manovra. Nei casi in cui l'offerta di sosta pubblica, organizzata su un'area dotata di un solo punto di accesso, superi 20 stalli, il collegamento con la viabilità deve essere assicu-

rato da un passo carrabile a doppia corsia arretrato rispetto alla striscia di margine di non meno di 5 m. I punti di accesso alle aree di parcheggio dotate di oltre 20 stalli devono distare dalle intersezioni almeno 100 m nel caso di ubicazione su strade di scorrimento e almeno 30 m nel caso di ubicazione su strade di quartiere. Tutte le aree di sosta pubbliche dotate di oltre 20 stalli devono essere adeguatamente segnalate mediante cartelli di indicazione lungo la viabilità di quartiere, al fine di agevolare la localizzazione da parte dell'utenza.

Art 25 – La tariffazione della sosta

La sosta a pagamento dei veicoli è regolata mediante tariffa oraria o a frazione di ora, per un periodo temporale definito mediante ordinanza sindacale per tutti i giorni feriali. I residenti in aree con offerta di sosta totalmente a pagamento che, per raggiungere aree con offerta di sosta libera, devono percorrere distanze superiori ai 200 metri, hanno diritto ad usufruire di tariffe agevolate, definite dalla Giunta municipale, nella forma di abbonamenti o biglietti ridotti,

L'amministrazione provvede al rilascio dei permessi e delle autorizzazioni, con validità annuale, che devono essere esposte all'interno dei veicoli per il controllo da parte di organi di polizia stradale.

Il programma tariffario viene definito sulla base del parametro unitario orario adottato mediante ordinanza sindacale; non sono previsti limiti di tempo. Le agevolazioni tariffarie sono organizzate mediante emissione di gruppi di biglietti e tessere mensili senza limiti di tempo.

Per i residenti nelle aree cittadine interessate dal programma di tariffazione della sosta sono previsti prezzi ridotti, da adottare mediante ordinanza sindacale.

Le tariffe devono essere rimosse mediante apparecchiature automatiche posizionate in corrispondenza degli stalli di sosta, con frequenza adeguata a contenere i percorsi medi dell'utenza entro i limiti accettabili e mediante emissione di tessere magnetiche, gruppi di biglietti e abbonamenti da distribuire presso un adeguato numero di punti vendita ubicati in centro abitato.

Nel caso in cui la gestione delle aree di sosta a pagamento sia effettuata da terzi, la ditta aggiudicatrice deve informare l'Ufficio Traffico sull'andamento della gestione tecnica ed economica della tariffazione della sosta con frequenza trimestrale, mediante fornitura dei seguenti dati: i) andamento delle vendite di tessere magnetiche, carnet e di abbonamenti, su base settimanale; ii) andamento delle vendite di biglietti per ciascuna apparecchiatura installata, su base settimanale.

Titolo V

Organizzazione dei percorsi pedonali, delle piste ciclabili e delle Zone a traffico limitato

Art. 26 – Definizioni

Le aree pedonali sono zone interdette alla circolazione dei veicoli, fatti salvi quelli in servizio di emergenza e salvo deroghe per i velocipedi e per i veicoli di servizio di persone limitate o impedite capacità motorie, nonché per quelli ad emissioni zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati a velocipedi.

Le suddette aree vengono istituite e disciplinate con ordinanza sindacale

Le zone a traffico limitato sono aree in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o particolari categorie di utenti e di veicoli.

Le suddette vengono istituite e disciplinate con ordinanza sindacale.

Art 27 – Organizzazione degli spazi per la mobilità pedonale

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

Art. 28 – Caratteristiche dimensionali del marciapiede

Il dimensionamento ottimale dei marciapiedi deve essere effettuato sulla base di classi di traffico pedonale in base alle quali adottare valori di larghezza, scelti tra 1,5, 2,0 e 3,0 m. Il valore più basso viene adottato in presenza di modesti flussi pedonali, ovvero in aree urbane periferiche, dove la rete viaria non è interessata da frequenti accessi, in assenza di poli di attrazione quali aree commerciali, servizi pubblici, zone di interesse storico, architettonico ed ambientale. Il valore più elevato viene adottato in presenza di forti flussi pedonali, ovvero in aree urbane centrali, con una rete stradale interessata da numerosi accessi, in presenza di numerosi poli di attrazione quali aree commerciali, servizi pubblici, zone di interesse storico, architettonico ed ambientale. Inoltre il valore di 3 m per la larghezza del marciapiede è consigliato in corrispondenza delle fermate dei mezzi pubblici. Il valore intermedio può essere adottato per tutti i casi rimanenti. In corrispondenza di portici, la larghezza del marciapiede può essere ridotta a 1 m.

1. La viabilità extraurbana secondaria quando collega il comune con le frazioni deve essere dotata di marciapiede almeno su un lato di larghezza non inferiore a 2 m.

2. La pendenza longitudinale non deve superare di norma il 5 %, mentre quella trasversale non deve superare l'1%

3. Il dislivello tra il piano del marciapiede e le zone carrabili ad esso adiacenti non deve superare i 15 cm. La differenza di quota senza il ricorso di rampe non deve superare i 2,5 cm e deve essere arrotondata o smussata. I percorsi pedonali con dislivello rispetto al piano carrabile superiore ai 20 cm devono essere protetti da idoneo parapetto.

Art. 29 – La pavimentazione dei percorsi pedonali

La pavimentazione delle aree e dei percorsi pedonali deve essere in materiale antisdrucchiabile, compatto ed omogeneo. Negli spazi non dotati di riferimento fisici contigui (piazze, slarghi, ecc..) oppure in corrispondenza delle fermate dei BUS, è opportuno completare la pavimentazione con materiali differenziati e/o colorazioni che possano facilitare l'orientamento dei disabili.

Art. 30 – Gli attraversamenti pedonali

Gli attraversamenti pedonali, previsti per dare continuità ai percorsi pedonali, devono essere realizzati, per quanto possibile, in corrispondenza degli incroci lungo la viabilità di scorrimento e di quartiere, mentre lungo la viabilità locale possono essere ubicati altrove.

Gli attraversamenti possono essere: i) a raso non semaforizzata; ii) a raso semaforizzata; iii) a livelli sfalsati.

1. Gli attraversamenti pedonali a raso sono evidenziati sulla carreggiata mediante zebra con strisce bianche parallele alla direzione di marcia dei veicoli, di lunghezza pari a 2,5 m. La larghezza delle strisce e degli intervalli è di 50 cm. La larghezza degli attraversamenti pedonali deve comunque essere dimensionata al flusso pedonale.

2. La distanza massima tra due attraversamenti pedonali zebra non può comunque superare i 200 metri.

3. Lungo la viabilità di quartiere gli attraversamenti pedonali ubicati lontano dagli incroci devono essere adeguatamente illuminati.

4. Gli attraversamenti pedonali, se ubicati lungo la viabilità urbana di quartiere percorsa da traffico elevato o intenso, devono essere dotati di salvagente centrale.

Art. 31 – Abbattimento barriere architettoniche negli attraversamenti pedonali

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

Art. 32 – La visibilità in corrispondenza degli attraversamenti pedonali

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

Art. 33 – Organizzazione degli spazi per la mobilità ciclistica

Gli itinerari ciclabili si identificano con percorsi stradali utilizzati dai ciclisti, sia in sede riservata (piste ciclabili), sia in sede ad uso promiscuo con veicoli a motore o pedoni.

In genere le piste ciclabili si configurano: **i)** su sede propria, ad unico o doppio senso di marcia, qualora la loro sede sia fisicamente separata da quelle relative ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali rialzati; **ii)** su corsia riservata, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata in destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia valicabile, in quanto costituito essenzialmente da striscia di demarcazione longitudinale.

1. Le piste ciclabili, formate da due corsie riservate, possono essere realizzate nei seguenti casi: i) sulle strade pedonali, qualora l'intensità del traffico ciclistico in rapporto a quello pedonale ne richieda la realizzazione; ii) sui marciapiedi, qualora la loro ampiezza ne consenta la realizzazione; iii) eventualmente sulla carreggiata stradale, qualora l'intensità del traffico ciclistico ne richieda la realizzazione

2. in area urbana la circolazione ciclistica va indirizzata prevalentemente su strade locali e, laddove sia necessario che si svolga con una consistente intensità su strade principali, essa va adeguatamente protetta attraverso la realizzazione di piste ciclabili. Con riferimento alle tipologie di strada presenti nelle aree urbane si osserva che: i) sulle autostrade la circolazione ciclistica è proibita; ii) sulle strade di scorrimento le piste ciclabili, ove occorrono, vanno realizzate su sede propria, salvo nei casi in cui i relativi percorsi protetti siano attuabili sui marciapiedi; iii) sulle strade di quartiere le piste ciclabili possono essere realizzate oltre che su sede propria, anche con corsie riservate; iv) sulle strade locali le piste ciclabili, ove occorrono, vanno sempre realizzate con corsie riservate

Art. 34 – Caratteristiche tecniche e geometriche delle piste ciclabili

1. La larghezza standard della corsia ciclabile va considerata pari a 1,5 m, riducibile a 1,25 m nel caso in cui si tratti di due corsie contigue, dello stesso od opposto senso di marcia; per lunghezze limitate dell'itinerario ciclabile la larghezza può essere ridotta a 1,0 m.

2. La velocità di progetto, a cui correlare in particolare le distanze di arresto e quindi le lunghezze di libera visuale va definita tronco per tronco delle piste ciclabili, tenuto conto che i ciclisti in pianura marciano in genere ad una velocità di 20-25 Km/H (40 Km/h in discesa con pendenze del 5%)

3. La pendenza longitudinale delle singole livellette di pista ciclabile in sede propria non può generalmente superare il 5 %, fatta eccezione per le rampe degli attraversamenti ciclabili a livelli sfalsati, per i quali può adottarsi una pendenza massima pari al 10%. La pendenza media, valutata su basi chilometriche, non deve in

ogni caso superare il 2%. I valori esposti vanno utilizzati anche con riferimento sostanziale per l'individuazione dei più opportuni percorsi ciclabili riservati su reti viarie preesistenti.

4. I raggi di curvatura orizzontali lungo il tracciato delle piste ciclabili debbono essere commisurati alla velocità di progetto prevista e, comunque, in genere devono risultare superiori a 5 metri (misurati dal ciglio interno); eccezionalmente possono essere adottati raggi di curvatura di 3 m, comunque opportunamente segnalati.

5. Le piste ciclabili devono essere provviste di appositi simboli e scritte orizzontali che ne distinguono l'uso specialistico, anche se la pavimentazione delle stesse è contraddistinta nel colore da quella delle contigue parti di sede stradale destinate ai veicoli a motore e ai pedoni. Analogamente deve essere segnalato, con apposite frecce direzionali sulla pavimentazione, ogni cambio di direzione della pista.

6. Le piste contigue ai marciapiedi devono essere realizzate con una pavimentazione differente per materiale e/o colore. Per itinerari ciclabili realizzati su marciapiedi esistenti, in attesa di modifica della pavimentazione, la separazione tra spazi per i pedoni e le biciclette dovrà essere definita da una striscia gialla di 12 cm.

Art. 35 – Attraversamenti ciclabili

In generale gli attraversamenti delle carreggiate stradali da parte dei ciclisti vanno effettuati con le stesse modalità degli attraversamenti pedonali, con comportamenti dell'utenza analoghi a quelli dei pedoni e con i dovuti adattamenti che l'utenza ciclistica richiede. Per gli attraversamenti a raso su intersezione ad uso promiscuo con i veicoli a motore ed i pedoni, le piste ciclabili su corsia riservata debbano in genere affidarsi al lato interno degli attraversamenti pedonali, in modo tale da istituire per i ciclisti, in ambito di intersezione, la circolazione a rotatoria con senso unico antiorario. Gli attraversamenti ciclabili sono evidenziati sulla carreggiata mediante due strisce bianche discontinue, di dimensioni di 50 x 50 cm e la distanza minima tra i bordi interni delle due strisce trasversali è di 1 m per gli attraversamenti a senso unico e di 2 m per gli attraversamenti a doppio senso. Eventuali isole salvagente devono essere interrotte in corrispondenza dell'attraversamento.

Art. 36 – La sosta delle biciclette

Ogni progetto di pista ciclabile deve essere corredato dall'individuazione dei luoghi e delle opere ed attrezzature necessarie a soddisfare la domanda di sosta per le biciclette, senza che si abbino intralci alla circolazione dei pedoni. L'ubicazione delle rastrelliere per biciclette dovrà privilegiare luoghi di interesse collettivo che siano fonte di attrazione.

Nei nuovi parcheggi per autoveicoli ubicati in prossimità delle piste ciclabili debbono essere previste superfici adeguate da destinare alla sosta delle biciclette e idoneamente attrezzata con rastrelliere, in un rapporto di 1 posto bicicletta ogni 5 posti auto.

Art. 37 – Norme di comportamento

I ciclisti in transito anche su corsie a loro riservate sono tenuti a rispettare tutte le limitazioni di velocità imposte per i veicoli a motore, comprese quelle inerenti a particolari zone di aree urbane. Nel caso in cui la circolazione ciclistica sia consentita in promiscuo con i pedoni (su strade pedonali e su marciapiedi), i ciclisti debbono procedere ad una velocità tale da evitare situazioni di pericolo (velocità generalmente non superiore ai 10 Km/h).

Titolo VI Disciplina delle occupazioni

Art. 38 – Le tipologie di occupazioni

Le tipologie di occupazioni consentite e presenti sul territorio ai sensi del D. Lgs. N. 507 del 15 novembre 1993 e successive modificazioni sono di seguito definite e distinte relativamente alle occupazioni stradali :

Le occupazioni della sede stradale si distinguono in: **i) temporanee stradali** (Le occupazioni di carattere temporaneo riguardano le operazioni di raccolta dei rifiuti urbani e di pulizia delle strade, le fiere, i mercati settimanali, le giostre stagionali, i cortei, le manifestazioni sportive e i lavori di manutenzione della sede stradale); **ii) permanenti stradali** (Le occupazioni di carattere permanente riguardano le installazioni pubblicitarie, le edicole, le cabine, le sistemazioni a verde, i distributori di carburante, i tavolini e le fioriere); e in **iii) totali** (Le occupazioni totali riguardano la carreggiata, le fasce di sosta laterale ed i marciapiedi); **iv) parziali** (Le occupazioni parziali riguardano in parte o del tutto le fasce di sosta laterale ed i marciapiedi).

Art. 39 – Le occupazioni temporanee stradali

1. In generale, le occupazioni di carattere temporaneo della totalità della sede stradale sono tassativamente vietate lungo la viabilità urbana di scorrimento, mentre possono avere luogo lungo la viabilità di quartiere e locale a condizione che venga predisposto un itinerario alternativo per il traffico.

- a) Le valutazioni circa le alterazioni dello schema di circolazione possono essere effettuate sulla base del calcolo dell'incremento di percorso conseguente alla chiusura delle strade, che non deve superare il 100% dell'itinerario originale.
- b) Inoltre, l'incremento del traffico indotto sulla viabilità limitrofa a causa delle deviazioni di itinerari, non deve superare la quota del 30% del movimento veicolare presente normalmente.

2. Le occupazioni di carattere temporaneo di tipo parziale sono vietate lungo le strade urbane di scorrimento, mentre possono essere autorizzate lungo la viabilità di quartiere e locale solo nei casi in cui la larghezza del marciapiede sia tale da assicurare comunque uno spazio non inferiore a 1,5 m per la mobilità dei pedoni.

- a) In qualunque situazione e su ogni tipo di strada il carico e lo scarico delle merci deve essere effettuato senza arrecare intralcio, disagio o pericolo alla circolazione stradale.
- b) Il mezzo di trasporto interessato al carico ed allo scarico deve sostare negli spazi destinati alla sosta o in quelli specifici per il carico – scarico, ove esistenti e definiti con apposita ordinanza sindacale, senza occupare marciapiedi o piste ciclabili.
- c) Se la regolamentazione della strada non lo vieta espressamente è possibile lo scarico e il carico per brevissimo tempo fermando il mezzo a lato strada, garantendo in ogni caso il normale deflusso veicolare e le opportune condizioni di sicurezza per la circolazione.

3. Per le operazioni di pulizia delle strade è ammesso il transito su piste ciclabili e marciapiedi delle macchine pulitrici per il tempo strettamente necessario a quest'attività. A tale scopo eventuali elementi dissuasori messi a protezione all'inizio e fine della pista/marciapiede, dovranno essere, ove possibile, di tipo amovibile. Durante tutte le fasi di pulizia gli addetti al servizio devono mettere in atto tutti quei provvedimenti necessari, a norma del Codice della Strada, al fine di tutelare la sicurezza della circolazione per tutti gli utenti della strada. Le attività di pulizia delle strade devono essere programmate nell'arco della giornata in modo da creare il minimo disagio agli utenti della strada, compatibilmente con le esigenze del servizio.

4. La raccolta dei rifiuti solidi urbani lungo la viabilità urbana di scorrimento e di quartiere deve essere svolta con l'osservanza delle norme contrattuali vigenti.

- a) La programmazione delle attività di raccolta rifiuti deve essere diretta a creare il minimo disagio agli utenti della strada, compatibilmente con le esigenze del servizio. Qualora in alcune strade, a causa della raccolta dei rifiuti urbani si dovessero registrare disagi alla circolazione, il Sindaco, sentita preventivamente la Polizia Locale può stabilire con apposita ordinanza le eventuali limitazioni di orario per effettuare dette operazioni.
- b) I cassonetti per la raccolta anche differenziata dei rifiuti solidi e urbani di qualsiasi tipo e natura, preventivamente autorizzati per l'utilizzo da parte di privati, devono essere collocati in genere al di fuori dalla carreggiata in modo, comunque, da non arrecare pericolo o intralcio alla circolazione veicolare, pedonale e ciclabile e sulle distanze di visibilità in prossimità degli incroci. Le medesime norme si applicano per il posizionamento da parte dell'Amministrazione comunale delle campane per la raccolta differenziata del vetro.

- c) Non è ammesso il posizionamento dei cassonetti in carreggiata nelle strade locali. qualora vi sia ammessa anche la sosta.
- d) Ove il cassonetto occupasse parzialmente il marciapiede, il percorso pedonale deve comunque avere una larghezza minima di almeno 1,00 m.

4. Le fiere, i mercati settimanali e le giostre stagionali possono avere luogo solo in aree esterne alla sede stradale o lungo la viabilità locale, nel rispetto dei vincoli di itinerario e di traffico.

5. Ogni occupazione del suolo pubblico da parte di attrezzature connesse alle aree di ristoro (tavolini, sedie, palchi, ombrelloni, gazebo...) deve essere autorizzata dall'Amministrazione comunale. Il rilascio dell'autorizzazione è subordinato al rispetto delle norme del Codice della strada e del suo regolamento di esecuzione, nonché dagli altri regolamenti afferenti la materia. L'occupazione può comunque essere consentita purché rimanga libera una zona per la circolazione dei pedoni larga non meno di 2,0 m

6. I lavori di manutenzione che interessano la sede stradale devono essere preventivamente autorizzati dall'Ufficio Tecnico Comunale, la Polizia Locale ne verifica la compatibilità con l'assetto della mobilità dell'area e predispose misure alternative per la circolazione tranne per gli interventi di emergenza (fughe di gas, rotture tubazioni, ecc). Inoltre l'occupazione di suolo pubblico in sede stradale può essere dovuta anche alla necessità di eseguire lavori edili sia da parte di privati che di enti pubblici. In entrambi i casi valgono le seguenti prescrizioni:

- a) Gli accorgimenti necessari alla sicurezza e alla fluidità della circolazione nel tratto di strada che precede un cantiere o una zona di lavoro o di deposito dei materiali, consiste in un segnalamento adeguato alle velocità consentite ai veicoli, alle dimensioni della deviazione e alle manovre da eseguire all'altezza del cantiere.
- b) In particolare per la circolazione a margine di zone di quartiere deve essere assicurata una larghezza minima di 6 m lungo la viabilità di quartiere e pari a 5,5 m lungo la viabilità locale se a doppio senso di circolazione e pari a 3 m se a senso unico.
- c) Per quanto attiene alla mobilità pedonale, deve essere garantito il mantenimento dei collegamenti mediante passerelle mobili adeguatamente protette dalle attività dei mezzi d'opera con larghezza minima di 1,5 m.
- d) Il deposito delle attrezzature e dei materiali deve essere ricavato all'interno del cantiere stradale, utilizzando prima gli spazi destinati alla sosta dei veicoli e in via subordinata la carreggiata e il marciapiede.
- e) L'attivazione del cantiere stradale deve essere preceduta, per almeno tre giorni consecutivi, dalla apposizione di adeguati cartelli in grado di informare l'utenza circa le date di inizio e fine lavori, nonché l'estensione del cantiere, la tipologia e finalità dei lavori. La segnaletica di sicurezza dei cantieri edili deve essere stabile, non costituire fonte di pericolo per gli utenti della strada e comprendere speciali accorgimenti a difesa dell'incolumità dei pedoni che transitano in prossimità dei cantieri stessi. La rimozione della segnaletica di cantiere deve avvenire a cura dell'esecutore a lavori ultimati.
- f) Al termine dei lavori di cantiere, dovrà essere completamente ripristinata la sede stradale (compresa la segnaletica orizzontale) al fine della totale ripresa delle funzionalità della strada e comunque entro e non oltre 15 giorni dalla fine dei lavori.

Art. 40 – Le occupazioni permanenti stradali

1. Le occupazioni permanenti da parte di chioschi, edicole od altre stabili installazioni può essere consentita esclusivamente:

- a) Nelle zone con scarsità di locali utilizzabili per l'insediamento di attività commerciali
- b) Sui marciapiedi, nel rispetto delle norme del Codice della strada del relativo regolamento di attuazione e del presente Regolamento e sempre che rimanga libera una zona per la circolazione dei pedoni larga non meno di 2 m;
- c) Nelle aree verdi a condizione che il chiosco insista su una superficie calpestabile di almeno 10 volte superiore a quella coperta dal chiosco;

d) Su aree contigue a quelle dei mercati su aree pubbliche, esclusivamente per le attività di somministrazione di alimenti e bevande o fiori.

2. Le occupazioni non possono comunque ricadere all'interno dei triangoli di visibilità delle intersezioni e non possono essere installati chioschi o edicole a meno di 15 metri dall'area di intersezione.

3. Il posizionamento di mezzi pubblicitari autonomi su suolo pubblico è regolamentato dal Piano generale degli impianti e dal regolamento dell'imposta sulla pubblicità e sulle pubbliche affissioni.

4. La pubblicità fonica è vietata lungo la viabilità locale e di quartiere del centro storico. Sulla restante viabilità è consentita dalle ore 9.00 alle ore 12.00 e dalle ore 15.00 alle ore 18.00 di tutti i giorni feriali se preventivamente autorizzata ai sensi del vigente regolamento sulla pubblicità (art 8).

6. per l'installazione dei distributori di carburante si rimanda al Codice della Strada e del regolamento di esecuzione e di attuazione e al D.Lgs 11 febbraio 1998, n. 32 e s.m.i.

7. L'amministrazione comunale potrà regolamentare nel dettaglio le tipologie relative alle occupazioni di suolo pubblico, anche riferite alla sede stradale, con la finalità di definire in modo adeguato le norme per il rilascio delle concessioni e le norme procedurali specifiche.

Titolo VII

Modalità di attuazione del regolamento

Art. 41 – Modalità di attuazione del regolamento

Il regolamento viario trova applicazione in occasione dei lavori di manutenzione, riqualificazione, riqualificazione e nuova costruzione di opere ricadenti all'interno della sede stradale in ambito urbano. In questi casi, i progetti devono essere preliminarmente visti dal responsabile dell'Ufficio Tecnico del traffico, con il quale devono essere concordate tutte le attività connesse ai lavori, quali:

- a) dimensionamento e localizzazione del cantiere;
- b) piano di segnalamento dei lavori
- c) piano di intervento per il ripristino temporaneo dei collegamenti pedonali e veicolari
- d) durata dei lavori

Di seguito vengono riportati i criteri di applicazione del regolamento viario per le differenti categorie di lavori.

Art. 42 – Lavori di riqualificazione della sede stradale

I lavori di riqualificazione della sede stradale devono essere predisposti in modo tale da garantire l'adeguamento delle caratteristiche del tracciato a quelle minime previste dal regolamento viario.

Vengono concesse deroghe nei seguenti casi:

- a) quando il tracciato stradale è interessato anche in parte da edifici ricadenti entro il centro storico, ovvero entro le zone definite A dallo strumento urbanistico vigente.
- b) Quando i lavori di adeguamento della sede stradale comportano la demolizione di edifici esistenti, all'interno dei quali sono presenti residenza di persone, attività produttive, ricreative o servizi
- c) Quando i lavori di adeguamento della sede stradale comportano il mancato rispetto dei valori minimi per fasce di inedificabilità relative a costruzioni esistenti.
- d) Quando i lavori di riqualificazione dei singoli elementi costituenti la sede stradale comportano una modificazione di elementi costituenti altre sedi stradali interconnesse a quella in oggetto.

I lavori devono essere anche in questo caso essere preventivamente approvati dall'Ufficio Tecnico del Traffico.

Art. 43 – Lavori di nuova costruzione stradale

In questo caso, le norme previste dal regolamento viario risultano vincolanti e devono essere rispettate, con particolare riferimento ai valori minimi per le fasce di pertinenza.

Possono essere concesse deroghe in casi del tutto particolari, secondo le indicazioni riportate di seguito:

- 1) quando il tracciato stradale viene ad interessare edifici di particolare valenza architettonica, storica o culturale
- 2) quando il tracciato stradale ricade entro le aree protette o di particolare valenza ambientale
- 3) quando il tracciato stradale ricade entro aree di rispetto di impianti e strutture di interesse pubblico

Il progetto deve essere approvato dall'ufficio Tecnico del Traffico, sulla base delle indicazioni riportate dal regolamento viario ed in base ad uno studio specifico relativo alla domanda di sosta che si prevede di soddisfare sul suolo pubblico, sia essa in sede che fuori sede stradale.

Art. 44 – Verifica delle condizioni di applicazione del regolamento

Presso l'ufficio tecnico del traffico (cfr. art. 45) e con lo specifico scopo di pianificare gli interventi per una migliore circolazione veicolare urbana, è istituito un archivio di dati, raccolti nell'ambito della stesura del Piano Urbano del Traffico, ed inseriti all'interno del sistema informativo territoriale comunale.

I dati relativi provenienti dalla stesura del Put devono essere aggiornati con cadenza annuale e devono interessare i valori relativi ai flussi di traffico, al miglioramento della circolazione viaria mediante l'attuazione dei progetti previsti dal Piano urbano del traffico, individuazione di ulteriori accorgimenti progettuali per ottimizzare la fluidificazione del traffico.

Nei casi in cui il traffico veicolare lungo la strada aumenti passando da una categoria inferiore ad una immediatamente superiore, devono essere presi opportuni provvedimenti al fine di assicurare la piena compatibilità tra le caratteristiche della sede stradale ed i nuovi flussi.

Art. 45 – Ufficio tecnico del traffico

Ai fini della costituzione dell'Ufficio Tecnico del Traffico si rimanda al cap. 5 “modalità procedurali” e 6 “ufficio tecnico del traffico” delle direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico (art. 36 del Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nuovo codice della strada) emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici e pubblicate sul supplemento ordinario n. 146 della Gazzetta Ufficiale del 24 giugno 1995.