Città di Rovigo
(Provincia di Rovigo)



PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

ALLEGATO B
REGOLAMENTO VIARIO

VERSIONE	DATA	SCALA
1.2	***Marzo 2023***	***-***

VERSIONE	DATA	AUTORE	TIMBRO
1.0	07.08.2021	A.Debernardi	
1.1	09.12.2021	A.Debernardi	
1.2	07.03.2023	A.Debernardi	

META
mobilità
economia
territorio
ambiente

ing.Andrea Debernardi
via Roma, 30
23875 OSNAGO (LC)
p.IVA 02478940139
ord. ingegneri Lecco (n°571)

SEDE OPERATIVA
via Magenta, 15
20900 MONZA
tel.039-945.12.49
fax: 039.945.12.50
www.metaplanning.it

COLLABORATORI
dott.pt. Emanuele Ferrara
ing. Gabriele Filippini
dott.ssa Silvia Ornaghi
ing. Francesca Traina Melega
ing. Riccardo Fasani
dott.ssa Arianna Travaglini
ing. Silvia Docchio
arch. Ilario Abate Daga
ing. Chiara Taiariol
arch. Lorena Mastropasqua
dott. Fabrizio Vecchiotti
ing.Gabriele Filippini

Città di Rovigo (RO)

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

ALLEGATO B
- Regolamento Viario -

Sindaco
Edoardo Gaffeo

Funzionario Settore Sicurezza – Polizia Locale
dott.Stefano Marchesi

Comandante della Polizia Locale
Alfonso Cavaliere

GRUPPO DI LAVORO

ing. Andrea Debernardi (responsabile del progetto)
ing. Francesca Traina Melega
ing. Riccardo Fasani

Rev.	Data	Autore:	n.pag.	n.tav.	n.all.	indirizzo file
1.0	07.08.2021	A.Debernardi	36	=	=	AllegatoB – RevViario_v10.pdf
1.1	09.12.2022	A.Debernardi	36	=	=	AllegatoB – RevViario_v11.pdf
1.2	26.09.2022	A.Debernardi	36	=	=	AllegatoB – RevViario_v12.pdf

Sommario

RIFERIMENTI GENERALI 3
Art.1.1. Oggetto 3
Art.1.2. Ambito territoriale di applicazione 4
Art.1.3. Validità 4
Art.1.4. Modalità e tempi di attuazione dei provvedimenti viabilistici 5
CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE VIARIA 6
Art.2.1. Composizione della sede stradale 6
Art.2.2. Classificazione delle strade urbane 6
Art.2.3. Perimetrazioni 7
Art.2.4. Componenti di traffico ammesse 8
Art.2.5. Itinerari pedonali 10
Art. 2.6. Itinerari ciclabili 10
Art. 2.7. Itinerari per i veicoli del trasporto pubblico 11
Art. 2.8. Limiti di velocità 11
Art. 2.9. Velocità di progetto 12
Art. 2.10. Disciplina della sosta 12
CARREGGIATE ED ELEMENTI ACCESSORI 13
Art.3.1. Standard funzionali 13
Art.3.2. Andamento planimetrico dell'asse stradale 13
Art.3.3. Andamento altimetrico dell'asse stradale 14
Art.3.4 Sezione trasversale 14
Art.3.5. Corsie di marcia 15
Art.3.6. Corsie riservate alle biciclette 16
Art.3.7. Corsie riservate ai mezzi di trasporto pubblico e/o collettivo 16
Art.3.8. Fermate dei servizi di trasporto pubblico 17
Art.3.9. Corsie e piazzole di emergenza 17
Art.3.10. Banchine centrali e laterali 18
Art.3.11. Dispositivi di moderazione del traffico 18
Art.3.12. Spartitraffico centrali e laterali 19
AREE DI SOSTA 21
Art.4.1. Tipologia e caratteristiche degli stalli di sosta 21
Art.4.2. Fasce di sosta laterali 22
Art.4.3. Aree di sosta separate dalla carreggiata 23
PERCORSI PEDONALI E CICLABILI 24
Art.5.1. Marciapiedi e percorsi pedonali protetti 24
Art.5.2. Attraversamenti pedonali 25

Art.5.3. Percorsi ciclabili in sede propria 26
Art.5.4. Attraversamenti ciclabili 27
FASCE DI PERTINENZA STRADALE 28
Art.6.1. Fasce di pertinenza stradale 28
Art.6.2. Aree verdi 29
Art.6.3. Dispositivi di mitigazione dell'impatto ambientale da traffico 29
INTERSEZIONI STRADALI 30
Art.7.1. Standard funzionali 30
Art.7.2. Rotatorie 32
Art.7.3. Intersezioni semaforizzate 33
PRESCRIZIONI FUNZIONALI RELATIVE AI FRONTI STRADALI 34
Art.8.1. Fasce di rispetto stradale 34
Art.8.2. Funzioni ammissibili 34
Art.8.3. Passi carrabili 35

Città di Rovigo

PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

Regolamento viario

- TITOLO 1 -
RIFERIMENTI GENERALI

Art.1.1. Oggetto

1. *Oggetto.* Il Regolamento Viario comunale, elaborato in attesa delle specifiche direttive ministeriali, integra la classificazione funzionale della rete stradale determinata dal PUMS, ai sensi dell'art.36 del D.Lgs.285/92 (nuovo Codice della Strada) e del corrispondente Regolamento di esecuzione, nei modi previsti dal par.3.1.1. delle *Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico* del giugno 1995. Esso definisce le caratteristiche geometrico-funzionali e la disciplina d'uso di ciascuna strada di competenza comunale, compresa nell'ambito territoriale di applicazione indicato al seguente art.1.2.
2. *Finalità.* A norma dell'art.1 del D.Lgs,285/92 (nuovo codice della strada), il presente Regolamento persegue gli obiettivi della razionale gestione della mobilità, della sicurezza stradale, della protezione dell'ambiente e del risparmio energetico.
3. *Funzioni.* Il Regolamento Viario rappresenta lo strumento che rende operativa la classificazione funzionale, nel senso che definisce gli standard di riferimento ai quali devono tendere gli interventi di modificazione della rete stradale (sia permanenti che temporanei), le componenti di traffico ammesse ed il loro comportamento, la tipologia delle misure che possono essere adottate.
4. *Principali riferimenti legislativi.* La definizione delle caratteristiche dei diversi tipi di strade è qui indicata per ciò che concerne gli aspetti di competenza comunale, integrativi delle disposizioni contenute nelle norme seguenti, alle quali espressamente si rimanda:
   - D.Lgs.30 aprile 1992, n.285 (*Nuovo codice della strada*)
   - D.Lgs.10 settembre 1993, n.360 (*Disposizioni correttive e integrate dal codice della strada*)
   - D.P.R.16 dicembre 1992, n.495 (*Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada*)
   - D.P.R.26 aprile 1993, n.147 (*Regolamento recante modificazioni ed integrazioni agli articoli 26 e 28 del decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n.495*)
   - D.P.R.16 settembre 1996, n.610 (*Regolamento recante modifiche al D.P.R.16 dicembre 1992, n.495*)
   - D.M. (Lavori pubblici) 14 giugno 1989, n.236 (*Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visibilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata*)

- L.24 marzo 1989, n.122 (*Disposizioni in materia di parcheggi, programma triennale per le aree urbane maggiormente popolate, nonché modificazioni di alcune norme del testo unico sulla disciplina della circolazione stradale, approvato con D.P.R.15 giugno 1959, n.393*)
- D.M. (Lavori pubblici) 4 maggio 1990 (*Aggiornamento delle norme tecniche per la progettazione, esecuzione e il collaudo dei ponti stradali*)
- Direttive del Ministero dei Lavori Pubblici 12 aprile 1995 (*Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico*)
- L.26 ottobre 1995, n.447 (*Legge quadro sull'inquinamento acustico*)
- D.P.R.24 luglio 1996, n.503 (*Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici*)
- D.P.C.M. 14 novembre 1997 (*Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore*)
- D.Lgs.19 novembre 1997, n.422 (*Conferimento alle regioni e agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale*)
- D.M. (Lavori pubblici) 30 novembre 1999, n.557 (*Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili*)
- D.M. (Infrastrutture e trasporti) 5 novembre 2001 (*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*)
- D.M. (Infrastrutture e trasporti) 19 aprile 2006 (*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali*)
- L.11 settembre 2020, n.120 (*Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 luglio 2020, n.76, recante "Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitali"*) – Art.49 e 49bis

Art.1.2. Ambito territoriale di applicazione

1. *Norma generale.* Il presente Regolamento si applica all'insieme delle strade urbane, ovvero alle aree ad uso pubblico destinate alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali, ricadenti all'interno dei centri abitati presenti nel territorio comunale, così come perimetrati con specifica delibera ai sensi degli articoli 3 e 4 del D.Lgs.285/92.
2. *Aree e percorsi pedonali ad uso pubblico interni ai centri abitati.* Ai fini dell'applicazione del presente Regolamento, l'insieme delle strade urbane viene definito ad inclusione della totalità delle aree e dei percorsi pedonali ad uso pubblico, comunque definiti, anche se non contigui ad un'area destinata alla circolazione di veicoli a motore.
3. *Estensioni all'esterno del centro abitato*. La validità del presente Regolamento si estende all'insieme delle strade comunali extraurbane e delle strade vicinali, limitatamente agli aspetti indicati dai commi 4 e 5, art.6 del D.Lgs.285/92, sempre che essi non risultino già disciplinati dal vigente Piano del traffico per la viabilità extraurbana, approvato dalla competente amministrazione provinciale.

Art.1.3. Validità

1. *Validità.* Il Regolamento Viario caratterizza i singoli elementi di viabilità in modo tale che essi possano svolgere la loro funzione preminente nel contesto dell'intera rete urbana, assicurando un omogeneo grado di sicurezza e di regolarità d'uso alle infrastrutture stradali comunali. Gli standard geometrici identificati dal Regolamento sono da considerarsi cogenti per le strade di nuova realizzazione, mentre per le strade esistenti essi assumono il significato di obiettivi da raggiungere. Pertanto, laddove siano presenti vincoli strutturali immediatamente non eliminabili, le caratteristiche geometrico-funzionali dovranno essere le più vicine agli standard prescritti.

2. *Applicazione all'interno della Pubblica Amministrazione.* I settori della Pubblica Amministrazione, nell'ambito delle rispettive competenze, sono tenuti ad adeguare i provvedimenti di gestione del traffico e di disciplina della circolazione, alle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali dei singoli elementi della rete stradale definite dal presente Regolamento.
3. *Rapporto con gli altri regolamenti.* L'applicazione del Regolamento Viario è subordinata a quella del Regolamento Edilizio vigente. Pertanto, in caso di incoerenza fra le disposizioni dei due strumenti, prevalgono quelle contenute nel Regolamento Edilizio. Eventuali incongruenze fra il Regolamento Viario ed altri Regolamenti vigenti all'interno del territorio comunale vengono risolte mediante parere formale, redatto dal responsabile della polizia locale.
4. *Rapporto con la progettazione.* Le indicazioni riportate nel presente Regolamento sono da sottoporre sempre al vaglio della verifica di fattibilità e di opportunità applicato a ciascun singolo caso, e non sostituiscono pertanto il giudizio tecnico e la responsabilità del progettista.
5. *Deroghe.* In casi particolari, caratterizzati da condizioni locali, urbanistiche, ambientali, paesaggistiche, archeologiche od economiche, che non consentano il pieno rispetto delle prescrizioni contenute nel Regolamento, è facoltà dell'Ufficio Tecnico comunale accettare soluzioni progettuali diverse, purché supportate da specifiche analisi sul piano della funzionalità, della sicurezza e della qualità paesaggistica, morfologica ed ambientale, oggetto di una relazione tecnica specificamente sottoposta al giudizio del medesimo Ufficio.

Art.1.4. Modalità e tempi di attuazione dei provvedimenti viabilistici

1. *Provvedimenti di gestione del traffico.* La presenza di vincoli strutturali immediatamente non eliminabili, che impediscono di conseguire gli standard geometrici ottimali previsti dal presente Regolamento Viario per le singole categorie di strade, comportano l'adozione di provvedimenti di gestione del traffico e di disciplina della circolazione congruenti con le caratteristiche strutturali esistenti.
2. *Norma generale.* I provvedimenti di gestione del traffico e di disciplina della circolazione, da adottare nei singoli elementi della rete stradale, vanno in ogni caso individuati sulla base delle caratteristiche costruttive delle strade illustrate dal comma 3, art.2 del D.Lgs.285/92.
3. *Verifica degli effetti sulla rete viaria circostante.* Poiché ogni elemento della rete assolve ad una propria funzione all'interno della rete stradale di appartenenza, i provvedimenti di gestione del traffico e gli adeguamenti alla disciplina della circolazione debbono essere sempre valutati alla luce dei loro effetti sul sistema viario. Tali verifiche vanno effettuate utilizzando gli strumenti di analisi resi disponibili all'interno del Piano Urbano del Traffico.
4. *Verifica degli effetti sul contesto territoriale.* Poiché le funzioni assolte dai singoli assi stradali non investono unicamente il resto della rete viaria, ma anche i contesti territoriali attraversati, i provvedimenti di gestione del traffico e gli adeguamenti alla disciplina della circolazione debbono tener conto anche degli effetti generati sul tessuto urbano adiacente, almeno limitatamente alla loro fascia d'influenza diretta.
5. *Coordinamento con le attività della Pubblica Amministrazione.* I provvedimenti di gestione del traffico e di disciplina della circolazione, previsti per l'adeguamento alla nuova classifica funzionale, devono essere coordinati con le altre attività e gli altri programmi dell'Amministrazione comunale. I settori della Pubblica Amministrazione sono tenuti a predisporre le modifiche alla disciplina della circolazione conseguenti all'attuazione del presente Regolamento, nel corso delle ordinarie attività di competenza e programmare, in base alle proprie risorse, lo sviluppo degli interventi di adeguamento anche per fasi consecutive.

- TITOLO 2 -
CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE VIARIA

Art.2.1. Composizione della sede stradale

1. *Definizioni.* A norma dell'art.3 D.Lgs.285/92, per sede stradale si intende la superficie compresa entro i confini stradali, a loro volta definiti i limiti della proprietà stradale quali risultano dagli atti di acquisizione o dalle fasce di esproprio del progetto approvato, od in loro mancanza come il ciglio esterno del fosso di guardia o della cunetta, ove esistenti, o del ciglio superiore della scarpata se la strada è in trincea. La sede stradale comprende una o più carreggiate, con le relative fasce di pertinenza. Per carreggiata stradale si intende la parte della strada destinata allo scorrimento dei veicoli, mentre per fascia di pertinenza si intende la striscia di terreno compresa tra la carreggiata ed il confine stradale. La fascia di pertinenza è parte della proprietà stradale e può essere utilizzata solo per la realizzazione di altre parti della strada.
2. *Finalità generali.* I criteri di progettazione fissati dal presente Regolamento riguardano gli elementi geometrici dell'intera sede stradale, con riferimento sia alla carreggiata che alle fasce di pertinenza.
3. *Dimensionamento degli interventi.* Le caratteristiche geometriche e funzionali di ogni sede stradale debbono essere determinate in funzione della domanda di trasporto, individuata dal flusso di traffico nonché dalla sua composizione e dalla velocità media di deflusso, assunta come standard da perseguire, sia come valore minimo che come valore massimo. Quest'ultima condiziona le caratteristiche planoaltimetriche dell'asse e le dimensioni dei vari elementi della sezione.
4. *Adeguamenti parziali della rete esistente.* Interventi su strade esistenti vanno eseguiti adeguando alle presenti norme, per quanto possibile, le caratteristiche geometriche delle stesse. La transizione fra tratti adeguati e tratti in cui l'adeguamento è stato ritenuto non possibile dovrà essere convenientemente risolta ad evitare l'introduzione di ulteriori situazioni di pericolosità.

Art.2.2. Classificazione delle strade urbane

1. *Riferimenti legislativi.* La classificazione funzionale della rete stradale urbana è definita a norma del Codice della Strada, con le integrazioni indicate dalle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico.
2. *Rapporto con la classificazione contenuta nelle tavole di piano.* Il presente Regolamento include specificazioni relative a tutte le categorie di strade urbane, anche nell'eventualità che una di tali categorie non sia presente all'interno della rete viaria comunale. In tal caso il riferimento si intende esclusivamente per memoria.
3. *Classi funzionali*. Ai fini del presente regolamento, le strade urbane sono classificate nelle categorie seguenti:

   A) AUTOSTRADA URBANA

   D1) STRADA DI SCORRIMENTO VELOCE

   D2) STRADA DI SCORRIMENTO

   E1) STRADA INTERQUARTIERE

E2) STRADA DI QUARTIERE

F1) STRADA INTERZONALE PRIMARIA

F2) STRADA INTERZONALE SECONDARIA

F3) STRADA INTERZONALE COMPLEMENTARE

F4) STRADA LOCALE

4. *Rapporti con la classificazione prevista dal Codice della Strada.* In relazione alla classificazione di cui all'art.2 del D.Lgs.285/92, le strade di scorrimento veloce (cat.D1) sono da intendersi comunque incluse nel tipo D (strade di scorrimento), le strade interquartiere (cat.E1) sono da intendersi comunque incluse nel tipo E (strade di quartiere), mentre le strade interzonali (cat.F1, F2, F3) sono da ritenersi comunque incluse nel tipo F (strade locali).
5. *Sedi stradali composite e strade di servizio.* Nel caso di sedi stradali composite, che includono cioè più di una carreggiata, le singole carreggiate possono ricadere in classi funzionali differenti. Le strade di servizio, affiancate ad una strada principale, sono classificate come strade locali (cat.F1, F2, F3 od F4).
6. *Strade agricolo-forestali.* Le strade collocate all'interno dei parchi e delle zone agricole, dei parchi urbani e delle aree verdi, non rientrano nella classificazione funzionale indicata al comma 3.

Art.2.3. Perimetrazioni

1. *Generalità.* Ai fini dell'applicazione del presente Regolamento, la classificazione funzionale della rete stradale è integrata dalle perimetrazioni relative alle aree pedonali, alle zone a traffico limitato, alle zone residenziali a traffico moderato, alle zone di particolare rilevanza urbanistica ed alle zone industriali. A tale proposito, valgono le definizioni fornite ai commi seguenti.
2. *Aree Pedonali (AP):* zone interdette alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza ed eventuali deroghe per le biciclette e per i veicoli al servizio di persone con limitate od impedite capacità motorie, nonché per quelli ad emissione zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati alle biciclette.
3. *Zone a Traffico Limitato (ZTL):* zone in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di veicoli. In tali zone il transito e la sosta sono vietati a tutti i veicoli, ad eccezione di quelli autorizzati che possono circolare e sostare all'interno della sola zona cui il permesso si riferisce.
4. *Zone Residenziali a traffico Moderato (ZTM):* zone a carattere abitativo e residenziale, nelle quali vigono particolari cautele di comportamento.
5. *Zone scolastiche (ZSC):* zone urbane in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, sulle quali può essere limitata od esclusa la circolazione, la sosta o la fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli, negli orari di accesso ed uscita dagli edifici stessi.
6. *Zone di Particolare Rilevanza Urbanistica (ZPRU):* zone, opportunamente individuate e delimitate dal Piano Urbano del Traffico, nelle quali sussistano esigenze e condizioni particolari di traffico, dove è applicabile la riserva di spazi di sosta destinati ai residenti, salvaguardando le esigenze della sosta operativa necessaria nelle aree a pagamento.
7. *Zone industriali (ZI):* zone ad esclusiva destinazione produttiva, identificate in coerenza con le destinazioni d'uso identificate dalla strumentazione urbanistica vigente, che costituiscono destinazioni prevalenti dei flussi di traffico commerciale.

8. Rapporti con la classificazione funzionale della rete stradale: Ai fini della disciplina della circolazione, tutte le strade interne alle ZTL ed alle ZTM sono da intendersi, laddove non altrimenti specificato, come strade locali (cat.F4).

Art.2.4. Componenti di traffico ammesse

1. Definizioni. Ai fini dell'ammissibilità sui vari tipi di strade, il presente Regolamento Viario classifica le principali componenti di traffico in cui si articola l'utenza della strada:

a) PEDONI
b) ANIMALI
c) VEICOLI A BRACCIA ED A TRAZIONE ANIMALE
   - veicoli a braccia
   - veicoli a trazione animale
   - slitte
d) BICICLETTE (VELOCIPEDI)
e) CICLOMOTORI E MOTOCICLI
   - ciclomotori
   - motocicli (<150 cc)
   - motocarrozzette (<250 cc)
   - motoveicoli con massa a vuoto minore o uguale a 400 kg
   - motoveicoli con massa totale minore o uguale a 1.300 kg
f) AUTOVETTURE
   - autovetture
   - autoveicoli ad uso promiscuo
g) AUTOBUS
   - autobus
   - autosnodati
   - filobus
h) AUTOCARRI
   - autocarri
   - autocaravan
   - trattori stradali
i) AUTOTRENI ED AUTOARTICOLATI
   - autotreni
   - autoarticolati
   - caravan
   - mezzi d'opera
j) MACCHINE OPERATRICI
   - macchine agricole
   - macchine operatrici
k) VEICOLI SU ROTAIA

Tali componenti sono ammesse a circolare e sostare sulla rete alle condizioni di seguito specificate (vedi anche tabella riassuntiva allegata).

2. Pedoni. La circolazione dei pedoni è esclusa sulle autostrade urbane (cat.A), ammessa su tutte le altre strade, rispettando le prescrizioni seguenti:

- lungo le strade di scorrimento veloce (cat.D1) su percorso pedonale/ciclopedonale protetto e separato;
- lungo le strade urbane di scorrimento (cat.D2) su marciapiede protetto o pista ciclopedonale;
- lungo le strade interquartiere (cat.E1) e di quartiere (cat.E2) su marciapiede o pista ciclopedonale;
- lungo le strade interzonali primarie (cat.F1), secondarie (cat.F2), complementari (cat.F3) e locali (cat.F4) su marciapiede, pista ciclopedonale o percorso pedonale protetto.

All'interno delle Zone residenziali a Traffico Moderato (ZTM), sugli assi stradali privi di marciapiede o dotati di marciapiede di larghezza inferiore agli standard indicati nell'art.5.1, è generalmente ammessa la circolazione dei pedoni in carreggiata.

Nelle Aree Pedonali (AP) la circolazione dei pedoni è ammessa con diritto di precedenza su ogni altra componente di traffico.

3. *Biciclette.* La circolazione delle biciclette è esclusa sulle autostrade urbane (cat.A), ammessa su tutte le altre strade, rispettando le prescrizioni seguenti:
   - lungo le strade urbane di scorrimento veloce (cat.D1) e di scorrimento (cat.D2) in sede propria, eventualmente promiscua con i pedoni, ovvero su strada di servizio;
   - lungo le strade interquartiere (cat.E1) preferibilmente in sede propria;
   - lungo le strade di quartiere (cat.E2) ed interzonali primarie (cat.F1) su piste ciclabili con uso obbligatorio solo se su corsia riservata o in sede propria e realizzate a standard pieno;
   - lungo le strade interzonali secondarie (cat.F2) e complementari (cat.F3) su carreggiata od in pista ciclabile con uso non obbligatorio, anche se su corsia riservata od in sede propria ed a standard pieno;
   - lungo le strade locali (cat.F4) in carreggiata.

Nelle Zone a Traffico Limitato (ZTL) può essere prevista, previa introduzione del limite di velocità di 15 km/h, la piena priorità ai movimenti ciclabili.
Nelle Aree Pedonali (AP) la circolazione delle biciclette è generalmente consentita, purché a velocità ridotta (passo d'uomo).

4. *Motoveicoli.* La circolazione dei motoveicoli è generalmente ammessa su tutti gli assi stradali, con le eccezioni previste dall'art.175 del D.Lgs.285/92 per le autostrade urbane (cat.A). La circolazione dei ciclomotori è esclusa sulle strade urbane di scorrimento veloce (cat.D1) e di scorrimento (cat.D), sempre che esistano idonei itinerari alternativi su strada di servizio. Essa può invece essere ammessa lungo le piste ciclabili, ma non ciclopedonali, esterne al centro abitato, che costituiscano itinerari alternativi per strade extraurbane principali o secondarie, con limite di velocità superiore a 60 km/h.

5. *Autovetture.* La circolazione delle autovetture è generalmente ammessa su tutti gli assi stradali. All'interno delle Zone residenziali a Traffico Moderato (ZTM) essa è consentita a velocità ridotta e con particolari cautele.

6. *Veicoli destinati al trasporto di merci.* La circolazione dei veicoli destinati al trasporto di merci è generalmente ammessa su tutti gli assi stradali. All'interno delle Zone residenziali a Traffico Moderato (ZTM) è esclusa la circolazione dei veicoli di massa massima superiore a 7,5 t, non diretti all'interno della zona medesima; mentre la circolazione dei veicoli di massa inferiore è consentita soltanto a velocità ridotta e dietro particolari cautele.

7. *Trasporto pubblico.* Il trasporto pubblico di linea su gomma è ammesso sulla rete alle condizioni di seguito specificate.
   - sulle autostrade urbane (cat.A) e sulle strade urbane di scorrimento veloce (cat.D1) solo in presenza di fermate esterne, connesse alla carreggiata da corsie di accelerazione e decelerazione;
   - sulle strade urbane di scorrimento (cat.D2) ed interquartiere (cat.E1) con fermate organizzate in piazzole e possibilità di corsia riservata;
   - sulle strade di quartiere (cat.E2) e strade locali interzonali primarie (cat.F1) con possibilità di corsia riservata e fermate lungo strada (è ammessa in particolare la possibilità di impedire con mezzi fisici il sorpasso dell'autobus alla fermata);
   - sulle strade locali interzonali secondarie (cat.F2) e complementari (cat.F3), anche con fermate non attrezzate.

Sulle strade locali (cat.F4) la circolazione del trasporto pubblico di linea è sconsigliata, ma non vietata; nel caso, con fermate non attrezzate.

8. *Veicoli su rotaia.* I veicoli su rotaia sono ammessi sulla rete alle condizioni di seguito specificate:
   - sulle autostrade urbane (cat.A) e sulle strade urbane di scorrimento veloce (cat.D1) solo in presenza in sede propria e di fermate esterne, connesse alla carreggiata da corsie di accelerazione e decelerazione;

- sulle strade urbane di scorrimento (cat.D2) in sede propria e con fermate organizzate in piazzole e possibilità di corsia riservata;
- sulle strade interquartiere (cat.E1), di quartiere (cat.E2) ed interzonali primarie (cat.F1) su corsia riservata e fermate lungo strada (è ammessa in particolare la possibilità di impedire con mezzi fisici il sorpasso dell'autobus alla fermata);
- sulle strade locali interzonali secondarie (cat.F2) e complementari (cat.F3), anche con fermate non attrezzate.

Sulle strade locali (cat.F4) la circolazione del trasporto pubblico di linea è sconsigliata, ma non vietata; nel caso, con fermate non attrezzate.

Art.2.5. Itinerari pedonali

1. *Definizioni.* Ai fini dell'applicazione del presente Regolamento, per itinerario pedonale si intende ogni percorso utilizzabile dai pedoni, comunque configurato, sia all'interno che all'esterno della carreggiata stradale. 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 i sordi.
2. *Criteri generali di progettazione.* La progettazione degli spazi ad uso pubblico, aperti alla circolazione pedonale, deve garantire la riconoscibilità, la continuità e la sicurezza degli itinerari pedonali.
3. *Abbattimento delle barriere architettoniche.* 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.
4. *Priorità ai movimenti pedonali nelle Zone a Traffico Limitato.* Nelle Zone a Traffico Limitato (ZTL) e nelle strade parcheggio con sosta in mezzeria, può essere prevista, previa l'introduzione del limite di velocità di 15 km/h, la piena priorità ai movimenti e pedonali.

Art. 2.6. Itinerari ciclabili

1. *Definizioni.* A norma dell'art.1 D.M. 30 novembre 1999, n.557, per itinerario ciclabile si intende un percorso stradale utilizzabile dai ciclisti, costituito da piste ciclabili o ciclopedonali, ovvero da corsie ciclabili ricavate sulla carreggiata stradale, od anche (art.4) da percorsi promiscui con i veicoli a motore.
2. *Criteri generali di progettazione.* A norma dell'art.2 D.M. 30 novembre 1999, n.557, la progettazione degli itinerari ciclabili deve puntare alla loro attrattività, continuità e riconoscibilità, privilegiando i percorsi più brevi, diretti e sicuri tra i capisaldi frequentati dall'utenza ciclistica.
3. *Percorsi promiscui su carreggiate accessibili ai veicoli motorizzati.* A norma dell'art. 4, comma 4 D.M.557/99, gli standard funzionali relativi alla realizzazione delle piste ciclabili non si applicano ai percorsi promiscui, identificati per dare continuità ai corrispondenti itinerari. Gli

eventuali interventi di protezione, realizzati su tali percorsi, non ricadono nella fattispecie della corsia ciclabile. Su di essi possono essere attuati i dispositivi previsti dalla L.120/2020 per le strade urbane ciclabili.

4. *Percorrenza contromano e strade a doppio senso ciclabile.* Lungo i percorsi promiscui, collocati lungo strade interzonali primarie (cat.F1), secondarie (cat.F2), complementari (cat.F3) e locali (cat.F4), con limite di velocità non superiore a 40 km/h, è ammessa, dietro predisposizione di idonea segnaletica verticale, l'istituzione di corsie per doppio senso ciclabile ai sensi dell'art.3, comma 1, n.12 ter, L.120/2020.

5. *Piste ciclabili.* Al fine di subordinare l'obbligo di circolazione sulle piste ciclabili (vedi comma 9 art.182 D.Lgs.285/92), la denominazione di corsia o pista ciclabile è subordinata all'effettivo rispetto degli standard prescritti dal D.M.557/99.

Art. 2.7. Itinerari per i veicoli del trasporto pubblico

1. *Definizioni.* Ai fini dell'applicazione del presente Regolamento, per linea di trasporto pubblico si intende il percorso segnalato e predefinito, effettuato con continuità dai mezzi che effettuano servizio di collegamento tra fermate successive; mentre per itinerario di trasporto pubblico si intende un insieme di assi stradali interessati dal transito di una o più linee.

2. *Linee di trasporto pubblico.* I veicoli utilizzati per servizi di trasporto pubblico urbano ed extraurbano possono transitare solo lungo i percorsi predefiniti, nonché fermarsi e sostare alle fermate ed ai capolinea definiti.

3. *Tipologia degli itinerari.* Gli itinerari per i veicoli del trasporto pubblico si configurano secondo la tipologia seguente:
   - itinerario in sede propria, indipendente o comunque separato dalla carreggiata adibita alla circolazione degli altri veicoli;
   - itinerario su corsia riservata, eventualmente protetta, collocato su carreggiata adibita anche alla circolazione di altri veicoli;
   - itinerario promiscuo, collocati su carreggiata adibite anche alla circolazione di altri veicoli.

La scelta della tipologia dipende dalla frequenza dei transiti previsti e dal volume di traffico. Gli itinerari del trasporto pubblico possono essere protetti mediante dispositivi e sistemi di regolazione finalizzati a garantire ai relativi veicoli la priorità sulle altre componenti di traffico presenti.

4. *Documentazione relativa alle linee.* I percorsi, le fermate ed i luoghi di sosta devono essere esplicitamente contenuti nella documentazione di concessione di ciascuna linea fino all'affidamento del servizio; successivamente, nella documentazione tecnica allegata al contratto di servizio.

5. *Deviazioni temporanee.* I percorsi di linea ed il posizionamento delle fermate possono essere modificati, in via temporanea, in occasione di fiere, mercati od altre manifestazioni, nonché di lavori di manutenzione che limitino la percorribilità delle strade interessate.

Art. 2.8. Limiti di velocità

1. *Limite generale.* Fatte salve le prescrizioni degli artt.140 e 141 del D.Lgs.285/92, il limite di generale di velocità è pari a 30 km/h all'interno delle Zone a Traffico Limitato (ZTL) e delle Zone residenziali a Traffico Moderato (ZTM), a 50 km/h su tutte le altre strade. Tale limite può essere opportunamente ridotto in presenza di situazioni puntuali critiche, quali restringimenti di carreggiata, intersezioni pericolose, attraversamenti pedonali o simili.

2. *Innalzamento del limite di velocità sulle strade urbane di scorrimento.* A norma del comma 1, art.142 del Codice della Strada, lungo le sole strade urbane di scorrimento veloce (cat.D1) il limite di velocità può essere elevato sino a 70 km/h. Tale facoltà può essere esercitata esclusivamente in presenza di pista ciclabile in sede propria.
3. *Abbassamento del limite di velocità sulle strade locali.* Lungo le strade locali interzonali primarie (cat.F1) e secondarie (cat.F2) il limite di velocità può essere ridotto a 40 km/h. Lungo le strade interzonali complementari (cat.F3) e locali (cat.F4), anche se non incluse in Zone residenziali a Traffico Moderato, il limite di velocità può essere ridotto a 30 km/h.
4. *Limiti di velocità nelle Zone a Traffico Limitato e nelle Aree Pedonali.* A norma dell'art.135 del Regolamento d'Attuazione, all'interno delle Zone a Traffico Limitato (ZTL) il limite di velocità può essere ridotto sino a 15 km/h. Nelle Aree Pedonali (AP) i veicoli ammessi devono procedere in ogni caso a passo d'uomo.

Art. 2.9. Velocità di progetto

1. *Definizioni.* Per intervallo di velocità di progetto si intende il campo dei valori in base ai quali devono essere definite le caratteristiche dei vari elementi di tracciato della strada (rettifili, curve circolari, curve a raggio variabile). Il limite superiore dell'intervallo è la velocità di riferimento per la progettazione degli elementi meno vincolanti del tracciato, date le caratteristiche di sezione della strada. Il limite inferiore dell'intervallo è la velocità di riferimento per la progettazione degli elementi plano-altimetrici più vincolanti per una strada di sezione data.
2. *Criteri generali di definizione della velocità di progetto.* La velocità di progetto deve essere fissata con il doppio scopo di garantire la sicurezza della circolazione, e di non incentivare i veicoli motorizzati a procedere a velocità superiori ai limiti vigenti sull'asse stradale in oggetto. Essa è fissata, di norma, 10 km/h al di sopra del limite di velocità prescritto sull'asse, e non può in alcun caso scendere al di sotto di tale limite.
3. *Variazioni della velocità di progetto.* Ai sensi del D.M. 5 novembre 2001 (par.5.4.4. dell'allegato tecnico) la velocità di progetto di due tratte successive della medesima strada non deve, di norma, differire per più di 10 km/h.

Art. 2.10. Disciplina della sosta

1. *Generalità.* La sosta autoveicolare privata avviene, secondo le modalità indicate dal Codice della Strada, lungo le strade, in carreggiata o fuori dalla carreggiata, ovvero in aree concentrate. La sosta in carreggiata e fuori carreggiata è regolata dalle normative vigenti, in relazione alla classifica funzionale delle strade.
2. *Sosta dei veicoli commerciali.* La sosta dei veicoli commerciali a tre o più assi, degli autotreni, degli autoarticolati, dei rimorchi isolati e degli autobus è consentita esclusivamente in corrispondenza dei parcheggi collocati lungo le strade di scorrimento (cat.D), interquartiere (cat.E1) e di quartiere (cat.E2). Tali limitazioni non si applicano all'interno delle zone industriali.
3. *Operazioni di carico e scarico all'interno delle Aree pedonali.* Nelle Aree Pedonali (AP) le operazioni di carico e scarico sono autorizzate nelle fasce orarie e con le modalità individuate nelle relative ordinanze.

- TITOLO 3 -
CARREGGIATE ED ELEMENTI ACCESSORI

Art.3.1. Standard funzionali

1. *Criteri generali.* Il dimensionamento delle carreggiate stradali e degli elementi accessori, quali gli spartitraffico e le isole di traffico, deve avvenire in base alla classificazione della strada ed alle conseguenti determinazioni, relative alla velocità di progetto.
2. *Strade locali collocate in zone residenziali od a destinazione particolare.* Le deroghe previste dal D.M. 5 novembre 2001 per le strade urbane collocate in zone residenziali, che necessitano di particolari arredi, e per le strade locali a destinazione particolare, si applicano di norma all'intera rete stradale inclusa nelle Zone residenziali a Traffico Moderato (ZTM). Tali deroghe possono estendersi, laddove necessario, alle strade locali (cat.F4) ed interzonali complementari (cat.F3) nonché, dietro adeguata valutazione tecnica, le strade interzonali secondarie (cat.F2) e primarie (cat.F1). In casi particolari, giustificati da motivazioni tecniche approfondite, le deroghe potranno applicarsi anche alle strade di quartiere (cat.E2).

Art.3.2. Andamento planimetrico dell'asse stradale

1. *Definizioni.* Per raggio di curvatura si intende il raggio della curva orizzontale, di raccordo planimetrico tra due tratti di strada rettilinei, misurato sulla mezzeria della carreggiata.
2. *Raggi minimi di curvatura.* La pendenza trasversale è funzione del raggio della curva per cui, date le pendenze massime di cui all'articolo precedente e le velocità di progetto desumibili dal D.M.5 novembre 2001, i raggi minimi delle curve circolari, in rapporto al tipo di strada, sono riassunti nella tabella seguente.

Cat.	**Tipo di strada**	**Vp minima** *(km/h)*	**Raggio minimo** *(m)*
A	autostrada	80	252
D1	strada di scorrimento veloce	50	77
D2	strada di scorrimento	50	77
E1	strada interquartiere	40	51
E2	strada di quartiere	40	51
F1	strada interzonale primaria	25	19
F2	strada interzonale secondaria	25	19
F3	strada interzonale complementare	25	19
F4	strada locale	=	=

Art.3.3. Andamento altimetrico dell'asse stradale

1. *Definizioni.* Per pendenza longitudinale si intende il rapporto, espresso in percentuale, tra il dislivello tra due punti e la loro distanza reciproca. Per raggio di curvatura altimetrico si intende il raggio della curva verticale, di raccordo altimetrico tra due tratti di strada rettilinei, misurato sulla linea schematica del profilo longitudinale. Inoltre, a norma dell'art.3 D.Lgs.285/92, per livelletta si intende un tratto di strada a pendenza longitudinale costante.

2. *Pendenza longitudinale.* Le pendenze massime adottabili per i diversi tipi di strada sono indicate nella tabella seguente. A norma del D.M.5 novembre 2001 i valori indicati per le possono essere aumentati di una unità qualora lo sviluppo della livelletta sia tale da non penalizzare eccessivamente la circolazione, in termini di riduzione delle velocità e della qualità del deflusso.

Cat.	Tipo di strada	Pendenza massima *(%)*
A	Autostrada	6%
D1	strada di scorrimento veloce	6%
D2	strada di scorrimento	6%
E1	strada interquartiere	8%
E2	strada di quartiere	8%
F1	strada interzonale primaria	10%
F2	strada interzonale secondaria	10%
F3	strada interzonale complementare	=
F4	strada locale	=

Per quanto riguarda le strade di servizio è consigliabile mantenere pendenze longitudinali uguali a quelle della strada principale corrispondente. Per le autostrade (cat.A), le strade di scorrimento veloce (cat.D1) e le strade di scorrimento (cat.D2) che si sviluppano in galleria è opportuno, al fine di contenere le emissioni di sostanze inquinanti e di fumi, non superare la pendenza del 4%, ed ancor meno nel caso di lunghe gallerie in relazione ai volumi ed alla composizione del traffico previsto.

3. *Raccordi verticali.* A norma del D.M.5 novembre 2001, raccordi verticali devono essere eseguito con archi di parabola quadratica ad asse verticale, il cui sviluppo viene calcolata con l'espressione riportata nelle norma. Il valore minimo del raggio verticale, che definisce la lunghezza del raccordo, deve essere determinato in modo da garantire:
   - che nessuna parte del veicolo (eccetto le ruote) abbia contatti con la superficie stradale;
   - che per il comfort dell'utenza l'accelerazione verticale non superi il valore limite ammissibile;
   - che vengano garantite le visuali libere.

Art.3.4 Sezione trasversale

1. *Criteri generali di dimensionamento.* Il dimensionamento delle carreggiate stradali deve sempre avvenire con riferimento alle condizioni di traffico previste, in relazione alla quantità e qualità dei movimenti richiesti. Il dimensionamento minimo della carreggiata prescinde dalle eventuali corsie riservate alle biciclette e/o ai mezzi pubblici.

2. *Numero di corsie e di carreggiate.* A norma del D.M.5 novembre 2001, le autostrade urbane (cat.A), le strade di scorrimento veloce (cat.D1) e le strade di scorrimento (cat.D2) debbono presentare carreggiate separate da spartitraffico centrale, con almeno due corsie per senso di marcia. Tutte le altre strade possono essere realizzate su carreggiata unica, con una o più corsie per senso di marcia.

3. *Margini della carreggiata.* Lungo gli assi stradali urbani, dotati di illuminazione, il limite laterale della carreggiata si intende segnalato dal cordolo, ove esistente, sempre che siano verificate condizioni di visibilità notturna sufficienti a garantire la sicurezza della circolazione. I margini delle isole di traffico debbono invece essere sempre segnalati da opportuna segnaletica orizzontale e, ove opportuno, anche dalla colorazione dei rispettivi cordoli.

4. *Sedi stradali composite.* In caso di sede stradale composita, le diverse carreggiate devono essere separate da spartitraffico, dimensionati secondo le norme contenute nel successivo art.3.16.

5. *Pendenza trasversale.* La pendenza trasversale della carreggiata, in rettilineo ed in curva, deve essere determinata secondo le indicazioni del D.M.5 novembre 2001. Per strade a più carreggiate indipendenti, separate da spartitraffico della larghezza di almeno 4,00 m, è comunque ammessa la realizzazione di piattaforme separate, dotate di pendenze trasversali assimilabili in ciascun caso a quelle indicate per le strade di tipo E ed F.

Art.3.5. Corsie di marcia

1. *Definizione.* A norma dell'art.3 del Codice della Strada, per corsia di marcia si intende una corsia facente parte della carreggiata, normalmente delimitata da segnaletica orizzontale.

2. *Segnaletica.* Le corsie di marcia sono di norma delimitate da strisce di margine, realizzate a norma degli artt.138 e 139 D.P.R.495/92.

3. *Larghezza.* La larghezza delle corsie di marcia, determinata tra gli assi delle strisce che le delimitano, deve essere pari a:
   - 3,50 m per le autostrade
   - 3,25 m per le strade di scorrimento (cat.D)
   - 3,00 m per le strade interquartiere (cat.E1) e di quartiere (cat.E2)
   - 2,75 m per le strade locali interzonali primarie (cat.F1)
   - 2,50 m per le strade interzonali secondarie (cat.F2) e complementari (cat.F3)
   - 2,25 m per le strade locali (cat.F4).

   Qualora la larghezza della corsia risulti inferiore a 2,75 m, la segnalazione della striscia di mezzeria va omessa.

   La larghezza delle corsie inserite in strade di servizio è pari a 3,50 m per le autostrade ed a 2,75 m per le altre strade. Le corsie impegnate prevalentemente da mezzi pubblici o da veicoli industriali devono avere una larghezza non inferiore a 3,25 m.

   Le corsie supplettive, realizzate in prossimità delle intersezioni a raso, devono avere una larghezza pari ad almeno 2,50 m, oltre all'allargamento in curva, se impegnate prevalentemente da autovetture, e di 3,25 m se impegnate prevalentemente da mezzi di trasporto pubblico o da veicoli industriali.

Art.3.6. Corsie riservate alle biciclette

1. *Definizioni.* A norma dell'art.3 del Codice della Strada, per corsia riservata alle biciclette, o corsia ciclabile, si intende una corsia di marcia destinate alla circolazione esclusiva di tali mezzi. Ai sensi dell'applicazione del presente Regolamento, per corsia ciclabile protetta si intende una corsia riservata al cui margine, oltre alle strisce longitudinali di delimitazione laterale, sono inseriti elementi in elevazione, infissi nella pavimentazione (per esempio cordoli, borchie metalliche, ecc…), che, anche se superabili dai veicoli, costituiscono una protezione fisica della corsia stessa. L'utilizzo delle corsie ciclabili è di norma vietato ai veicoli motorizzati, salve le possibili deroghe ai sensi della L.120/2020.
2. *Segnaletica.* Le corsie riservate alle biciclette, qualora non protette da elementi in elevazione sulla pavimentazione, sono separate dalle altre corsie di marcia mediante due strisce continue affiancate, una bianca larga 12 cm ed una gialla di 30 cm, distanziate fra loro di 12 cm. La striscia gialla deve essere posta sul lato della corsia riservata. Salvo che situazioni particolari lo sconsiglino, sulla corsia deve essere presente il pittogramma con il simbolo della bicicletta ad intervalli di 30-50 m, ed in corrispondenza di tutti i punti di potenziale conflitto con correnti veicolari (ad esempio passi carrai).
3. *Ubicazione.* A norma dell'art.6 D.M. 30 novembre 1999, n.557, le corsie riservate alle biciclette sono ubicate, di norma, in destra rispetto alla contigua corsia destinata ai veicoli a motore. Salvo casi particolari, per i quali occorre fornire specifica dimostrazione di validità tecnica ai fini della sicurezza stradale, specialmente con riferimento alla conflittualità su aree di intersezione, non è consentito l'uso di corsie ciclabili a doppio senso di marcia.
4. *Dimensionamento.* A norma dell'art.7 D.M. 30 novembre 1999, n.557, la larghezza standard della corsia ciclabile è pari a m 1,50; tale larghezza è riducibile a m 1,25 nel caso di corsie contigue orientate sia nel medesimo senso, sia in sensi contrapposti.
5. *Case avanzate per ciclisti.* In corrispondenza delle intersezioni, la linea di arresto per le biciclette può essere anteposta a quella degli altri veicoli, al fine di evitare manovre interferenti tra diversi flussi veicolari e limitare l'esposizione dei ciclisti ai gas di scarico. Si applica in questo caso quanto indicato dalla L.120/2020: in particolare la linea di arresto ciclabile deve precedere di almeno 3 m quella relativa agli altri veicoli.

Art.3.7. Corsie riservate ai mezzi di trasporto pubblico e/o collettivo

1. *Definizioni.* A norma dell'art.3 del Codice della Strada, per corsia riservata ai mezzi di trasporto pubblico si intende una corsia di marcia destinata alla circolazione esclusiva dei mezzi che effettuano servizio di trasporto pubblico e/o collettivo. Ai sensi dell'applicazione del presente Regolamento, per corsia protetta si intende una corsia riservata al cui margine, oltre alle strisce longitudinali di delimitazione laterale, sono inseriti elementi in elevazione, infissi nella pavimentazione (per esempio cordoli, borchie metalliche, ecc…), che, anche se superabili dai veicoli, costituiscono una protezione fisica della corsia stessa.
2. *Accesso.* All'interno delle corsie protette sono ammesse esclusivamente le categorie di veicoli autorizzate da apposite ordinanze sindacali.
3. *Ubicazione.* Le corsie riservate ai mezzi di trasporto pubblico e/o collettivo sono di norma ubicate sulla carreggiata stradale in prossimità del marciapiede, al fine di consentire una agevole manovra di accostamento alle fermate.
4. *Segnaletica.* Le corsie riservate sono separate dalle altre corsie di marcia mediante due strisce continue affiancate, una bianca di 12 cm ed una gialla di 30 cm, distanziate tra loro di

12 cm; la striscia gialla deve essere posta sul lato della corsia riservata. Le corsie protette debbono essere segnalate con apposita segnaletica verticale di preavviso.

5. *Larghezza.* La larghezza minima delle corsie riservate, intesa come distanza tra i suoi margini fisici od in loro assenza tra gli assi delle strisce che le delimitano, è fissata in 3,50 m.

Art.3.8. Fermate dei servizi di trasporto pubblico

1. *Definizioni.* Ai sensi dell'art.3 del D.Lgs.285/92, per golfo di fermata si intende la parte della strada adiacente alla carreggiata, destinata alle fermate dei mezzi collettivi di linea ed adiacente al marciapiede o ad altro spazio di attesa per i pedoni.
2. *Tipologia delle fermate.* Le fermate dei servizi di trasporto pubblico o collettivo possono essere collocate in linea, ovvero su piazzole ricavate in margine alla carreggiata. La realizzazione delle piazzole di fermata è obbligatoria sulle strade di scorrimento veloce (cat.D1), consigliata sulle strade di scorrimento (cat.D2) ed interquartiere (cat.E1), facoltativa sulle strade di quartiere (cat.E2) ed interzonali primarie (cat.F1), sconsigliata sulle strade interzonali secondarie (cat.F2) e complementari (cat.F3). Sulle strade locali (cat.F4) interessate da itinerari di trasporto pubblico, le fermate si collocano generalmente in linea.
3. *Segnaletica*. Sulla pavimentazione all'interno della zona di fermata deve essere apposta l'iscrizione BUS. In presenza di piazzola, la prima e l'ultima parte possono essere evidenziate mediante tracciamento di una striscia gialla a zig zag.
4. *Divieto di sosta*. Nelle zone di fermata è vietata la sosta dei veicoli.
5. *Fermate in linea.* Lungo strade dotate di fascia di sosta laterale, la fermata in linea dev'essere realizzata mediante l'avanzamento del cordolo laterale, verso il centro della carreggiata. In corrispondenza di fermate in linea, è generalmente ammessa la realizzazione di dispositivi finalizzati ad impedire il sorpasso del mezzo di trasporto pubblico. Tale realizzazione è consigliata sulle strade di quartiere (cat.E2), interzonali primarie (cat.F1) ed interzonali secondarie (cat.F2) sulle quali la fermata in linea sia accompagnata da un attraversamento pedonale.
6. *Golfi di fermata*. Le piazzole di fermata dei mezzi pubblici hanno di norma una larghezza di m 2,70 ed una lunghezza totale non inferiore a m 15,00 e non superiore a m 38,00. Qualora le condizioni geometriche e di traffico lo consentano, la zona di fermata è suddivisa in tre parti: la prima e l'ultima di lunghezza pari a 12,00 m, necessarie per l'effettuazione delle manovre di accostamento al marciapiede e di reinserimento nel flusso di traffico da parte del veicolo; e la zona centrale destinata alla fermata vera e propria, di lunghezza minima pari alla lunghezza del veicolo più lungo che effettua la fermata, maggiorata di 2 m.
7. *Fermate su piazzale separato dalla carreggiata.* In caso di fermate su piazzale separato dalla carreggiata, le corsie di immissione ed uscita debbono essere configurate in modo tale da non arrecare pregiudizio alla sicurezza ed alla fruibilità dell'eventuale percorso pedonale o ciclabile contiguo ad esse.

Art.3.9. Corsie e piazzole di emergenza

1. *Definizioni.* A norma dell'art.3 del Codice della Strada, per corsia di emergenza si intende una 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.

2. *Collocazione.* La realizzazione della corsia di emergenza è obbligatoria per le sole autostrade (cat.A).
3. *Piazzole d'emergenza.* Sulle autostrade possono essere previste, oltre alla corsia d'emergenza, anche piazzole per fermate di emergenza ad intervalli da valutare caso per caso. Nel caso di strade a scorrimento veloce (cat.D1) e di scorrimento (cat.D2) le piazzole per fermate di emergenza sono da prevedersi con intervallo non superiore a m 200.

Art.3.10. Banchine centrali e laterali

1. *Definizione.* A norma dell'art.3 del Codice della Strada, si definisce banchina la 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.
2. *Larghezza minima delle banchine in destra.* La larghezza minima delle banchine in destra è fissata in m 2,00 per le autostrade (cat.A), m 1,00 per le strade di scorrimento veloce (cat.D1) e di scorrimento (cat.D2), m 0,50 per le strade interquartiere (cat.E1) e di quartiere (cat.E2). La realizzazione della banchina non è obbligatoria per le strade interzonali primarie (cat.F1), secondarie (cat.F2), complementari (cat.F3) e per le strade locali (cat.F4), alle quali si applichino le deroghe previste dal previste dal D.M. 5 novembre 2001 per le strade urbane collocate in zone residenziali, che necessitano di particolari arredi, e per le strade locali a destinazione particolare.
3. *Larghezza minima delle banchine in sinistra.* La larghezza minima delle banchine in sinistra è fissata in almeno m 0,70 per le autostrade e m 0,50 per le strade di scorrimento veloce (cat.D1) e di scorrimento (cat.D2). Non è obbligatoria negli altri casi.

Art.3.11. Dispositivi di moderazione del traffico

1. *Definizione.* Ai fini dell'applicazione del presente Regolamento, per 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 e rispettosa degli altri utenti della strada.
2. *Tipologia.* I dispositivi di moderazione del traffico, collocati in asse alla carreggiata, si classificano nelle tipologie seguenti:
   - sfalsamenti verticali della carreggiata, comprendenti dossi, cuscini berlinesi, attraversamenti pedonali rialzati e *places traversantes*;
   - restringimenti della carreggiata, comprendenti golfi a protezione degli attraversamenti pedonali e *pinch-point*;
   - bande semisormontabili parallele alle corsie di marcia;
   - disassamenti trasversali della carreggiata, comprendenti chicane ed altre deviazioni.

   Qualora le circostanze lo richiedano, i diversi dispositivi possono anche essere combinati fra loro.
3. *Collocazione.* La collocazione dei dispositivi di moderazione del traffico deve essere tale da evitare l'«effetto sorpresa» 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 di scorrimento veloce (cat.D1), di scorrimento (cat.D2), interquartiere (cat.E1) e di quartiere (cat.E2) non sono di regola ammessi dispositivi di

moderazione comportanti lo sfalsamento altimetrico della carreggiata (dossi, platee o simili);
- lungo le strade locali interzonali (cat.F1) primarie i dispositivi di moderazione comportanti lo sfalsamento altimetrico della carreggiata sono ammessi soltanto in casi eccezionali, sulla base a motivate deroghe circa la velocità minima di progetto.
- lungo le strade locali interzonali secondarie (cat.F2) gli interventi di moderazione sono consentiti, con velocità minima di progetto pari a 40 km/h, puntualmente riducibili a 30 km/h. Possono in particolare essere utilizzati dossi, intersezioni ed attraversamenti pedonali rialzati, restringimenti portati puntualmente anche fino a 2,4 m per corsia, *chicanes.*
- lungo le strade locali interzonali complementari (cat.F3) gli interventi di moderazione sono consentiti come al precedente comma 3, con velocità minima di progetto di 30 km/h, solo puntualmente e motivatamente riducibile a 15 km/h. Restringimenti sino a 2,15 m per corsia.
- lungo le strade locali (cat.F4) gli interventi di moderazione sono consentiti come al precedente comma, con velocità di progetto ridotta a 15 km/h anche su tratti estesi.

La realizzazione di dossi, che interessino la larghezza totale della carreggiata è comunque vietata lungo gli assi percorsi da linee di trasporto pubblico e sugli itinerari preferenziali dei mezzi di soccorso.

4. *Dimensionamento.* I dispositivi di moderazione del traffico debbono essere sempre dimensionati, con riferimento alla categoria dell'asse stradale ed alla corrispondente velocità di progetto, in base al volume di traffico ed alla sua composizione attesa. Qualora l'asse stradale sia interessato da itinerari di trasporto pubblico e/o collettivo, è necessaria una verifica di congruenza con le geometrie dei mezzi autorizzati ad operare su tali itinerari.

Art.3.12. Spartitraffico centrali e laterali

1. *Definizioni.* A norma dell'art.3 del Codice della Strada, per spartitraffico si intende la parte longitudinale non carrabile della strada, destinata alla separazione delle correnti veicolari. Gli spartitraffico possono essere centrali o laterali. Gli spartitraffico centrali separano le carreggiate principali della strada, di norma complanari ed orientate in sensi di marcia differenti. Gli spartitraffico laterali separano la carreggiata principali da altre carreggiate complanari eventualmente presenti, orientate di norma nello stesso senso di marcia.

2. *Obbligo di realizzazione degli spartitraffico.* La realizzazione dello spartitraffico centrale è obbligatoria sulle autostrade (cat.A) e sulle strade di scorrimento veloce (cat.D1) e di scorrimento (cat.D2); facoltativa sulle altre strade. La realizzazione dello spartitraffico laterale è obbligatoria in presenza di strada di servizio o di altra carreggiata contigua alla carreggiata principale.

3. *Larghezza degli spartitraffico centrali.* La larghezza minima dello spartitraffico centrale è fissata in m 1,80 per le autostrade (cat.A), le strade di scorrimento veloce (cat.D1) e le strade di scorrimento (cat.D2).

4. *Opere d'arte ad impalcati separati.* Sulle opere d'arte ad impalcati separati lo spartitraffico è parzialmente sostituito da una banchina in sinistra, larga 0,50 m.

5. *Larghezza degli spartitraffico laterali.* La larghezza minima degli spartitraffico laterali, determinata in corrispondenza dei varchi, dev'essere pari a:
   - 0,50 m per il cordolo, oltre alla larghezza delle piste di accelerazione o decelerazione, per le autostrade (cat.A)
   - 3,50 m per le strade di scorrimento veloce (cat.D1) e di scorrimento (cat.D2)
   - 0,50 m per il cordolo, per le strade interquartiere (cat.E1) e di quartiere (cat.E2)

I varchi degli spartitraffico laterali debbono consentire deviazioni delle traiettorie veicolari non superiori a 30°; la larghezza in retto dei varchi non deve risultare inferiore a m 4,50.

- TITOLO 4 -
AREE DI SOSTA

Art.4.1. Tipologia e caratteristiche degli stalli di sosta

1. *Definizioni.* Ai fini dell'applicazione del presente Regolamento, per area di sosta si intende ogni parte della sede stradale adibita allo stazionamento dei veicoli. Le aree di sosta possono essere adiacenti alla carreggiata, ovvero collocate su piazzale separato. A norma dell'art.3 del D.Lgs.285/92, per parcheggio si intende un'area od infrastruttura posta fuori della carreggiata, destinata alla sosta, regolamentata o non, dei veicoli.

2. *Tipologia e disposizione degli stalli*. La disposizione degli stalli di sosta rispetto alla sede stradale (od alla relativa corsia di distribuzione), è di norma riferita ad una delle tre tipologie seguenti:
   - longitudinale (L), dove gli stalli sono posti parallelamente alla direzione di marcia dei veicoli;
   - diagonale (D) dove gli stalli sono inclinati rispetto alla sede stradale, di un angolo compreso fra 45 e 75° (non necessariamente orientato nel senso di marcia della corsia adiacente, essendo generalmente ammessa la manovra di ingresso in retromarcia);
   - trasversale (T), dove gli stalli sono disposti ortogonalmente alla direzione di marcia dei veicoli.

   Tali tipologie si applicano anche agli stalli di sosta per motocicli.

3. *Standard dimensionali*. Gli standard dimensionali per la disposizione della sosta individuano le dimensioni minime da rispettare per la salvaguardia delle funzioni di stazionamento, nonché le dimensioni critiche cui fare riferimento in relazione a possibili abusi degli utenti, al fine di garantire l'agibilità della strada.

4. *Stalli di sosta per autovetture.* Le dimensioni minime da adottarsi per la realizzazione degli stalli destinati alla sosta di autovetture sono indicate nella tabella seguente.

Cat.	Tipologia	Inclinazione (m)	Larghezza (m)	Lunghezza (m)	Largh.fila (m)	Largh.corsia (m)
L	Longitudinale	0°	2,00 (1,80)	5,00	2,00	3,50
D	Diagonale	45°	2,30 (2,20)	4,50	4,80	3,50
		60°	2,30 (2,20)	4,50	4,80	3,50
		75°	2,30 (2,20)	4,50	4,80	3,50
T	Trasversale	90°	2,30 (2,20)	5,00	5,00	6,00

5. *Stalli di sosta per motocicli.* Per gli stalli di sosta dei motocicli le dimensioni standard sono pari a m 1,00 di lunghezza e m 2,00 di larghezza.

6. *Collocazione della sosta.* Le aree di sosta debbono essere collocate secondo le prescrizioni indicate di seguito:
   - lungo le autostrade urbane (cat.A), le strade di scorrimento veloce (cat.D1) e le strade di scorrimento (cat.D2) la sosta è ammessa unicamente in aree separate dalla carreggiata ed a queste connesse tramite strade di servizio dotate di corsie di accelerazione e decelerazione, rispondenti ai requisiti indicati all'art.7.1, comma 10.
   - lungo le strade interquartiere (cat.E1) e di quartiere (cat.E2) la sosta è generalmente ammessa, purché longitudinale o diagonale, in quest'ultimo caso con corsia di manovra di 3,50 m; non è invece ammessa la sosta trasversale; in presenza di trasporto pubblico di linea, la sosta dev'essere organizzata in golfi;

- lungo le strade interzonali primarie (cat.F1) la sosta è generalmente ammessa, purché longitudinale o diagonale, anche in assenza di corsie di manovra come da categoria precedente, con golfi di protezione delle intersezioni; la sosta trasversale è ammessa soltanto in presenza di corsia di manovra di larghezza pari ad almeno 3,00 m;
- lungo le strade interzonali secondarie (cat.F2) e complementari (cat.F3) e le strade locali (cat.F4) la sosta è generalmente ammessa, anche trasversalmente e senza corsia di manovra. Su tali assi è ammessa la realizzazione di «strade parcheggio», con sosta anche in mezzeria.

Cat.	Tipo di strada	PIAZZALE ESTERNO	FASCIA DI SOSTA LATERALE		
			longitudinale	diagonale	trasversale
A	Autostrada	ammessa	non ammessa	non ammessa	non ammessa
D1	strada di scorrimento veloce	ammessa	non ammessa	non ammessa	non ammessa
D2	strada di scorrimento	ammessa	non ammessa	non ammessa	non ammessa
E1	strada interquartiere	ammessa	ammessa con corsia di manovra	ammessa con corsia di manovra	non ammessa
E2	strada di quartiere	ammessa	ammessa	ammessa con corsia di manovra	non ammessa
F1	strada interzonale primaria	ammessa	ammessa	ammessa	ammessa
F2	strada interzonale secondaria	ammessa	ammessa	ammessa	ammessa
F3	strada interzonale complementare	ammessa	ammessa	ammessa	ammessa
F4	strada locale	ammessa	ammessa	ammessa	ammessa

Art.4.2. Fasce di sosta laterali

1. *Definizioni.* Ai sensi dell'art.3 del D.Lgs.285/92, per fascia di sosta laterale si intende la 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.
2. *Corsia di manovra.* La larghezza della corsia di manovra è pari a 3,50 m per la sosta disposta longitudinalmente (L) e diagonalmente (D), a 6,00 m per la sosta disposta trasversalmente (T). Sulle strade interzonali primarie (cat.F1) quest'ultimo valore può essere ridotto a 3,00 m.
3. *Assi stradali percorsi da linee di trasporto pubblico.* Sugli assi stradali in cui sono presenti linee di trasporto pubblico che percorrono corsie limitrofe agli stalli di sosta, vanno di norma

evitate le tipologie diagonale e trasversale, a meno che l'itinerario non preveda fermate in linea organizzate in fregio alla corsia di marcia. Tale indicazione vale ancor più in presenza di linee tranviarie. Analogamente è sconsigliata la sosta a sinistra (anche longitudinale) in presenza di corsia adiacente percorsa dal mezzo pubblico.

Art.4.3. Aree di sosta separate dalla carreggiata

1. *Definizioni.* Ai fini dell'applicazione del presente Regolamento, per area di sosta separata dalla carreggiata si intende un'area di sosta sosta per autoveicoli nettamente separata dalla carreggiata mediante isola spartitraffico od altro elemento non sormontabile, ma a questa collegate con corsie dove sono concentrate le entrate e le uscite rispettivamente o, in alternativa, le aree di sosta dotate di specifiche corsie di manovra, nel qual caso l'entrata/uscita sulla carreggiata è libera.
2. Per entrate/uscite concentrate, per da un'area di sosta per autoveicoli, s'intendono quelle che si realizzano con varchi veicolari (possibilmente uno a senso unico in entrata ed uno a senso unico in uscita) che consentono il passaggio diretto dalla carreggiata allo spazio di sosta, e viceversa, senza interferire con i flussi di traffico stradale.
3. Per entrate/uscite libere, con corsie di manovra, da e per un'area di sosta per autoveicoli, si intendono quelle che si realizzano da ogni punto della carreggiata a traffico promiscuo ma che utilizzano, per migliorare i margini della manovra di posizionamento ed uscita, un apposito corridoio viario parallelo alla carreggiata.

- TITOLO 5 -
PERCORSI PEDONALI E CICLABILI

Art.5.1. Marciapiedi e percorsi pedonali protetti

1. *Definizioni.* A norma dell'art.3 del Codice della Strada, per marciapiede si intende la parte della sede stradale, esterna alla carreggiata, rialzata od altrimenti delimitata e protetta, destinata alla circolazione dei pedoni. Per passaggio pedonale si intende invece la parte della strada, separata dalla carreggiata mediante una striscia bianca continua o una apposita protezione parallela ad essa, destinata al transito dei pedoni, che espleta la funzione del marciapiede in sua mancanza.

2. *Obbligo di protezione dei percorsi pedonali.* Tutte le strade urbane non incluse in Zone residenziali a Traffico Moderato devono essere provviste, su almeno un lato, di marciapiede o di altra attrezzatura equivalente (percorso pedonale o ciclopedonale protetto). Tale prescrizione si estende anche alle strade extraurbane primarie (cat.B) o secondarie (cat.C), che assicurano il collegamento fra centri abitati interni o contigui al territorio comunale, distanti fra loro non più di 1,5 km. La larghezza dei marciapiedi e dei percorsi pedonali protetti, variabile in base alla categoria della strada, dev'essere determinata secondo le indicazioni del successivo comma 3.

3. *Larghezza.* 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 e/o occupazioni permanenti di suolo pubblico (edicole di giornali, cabine telefoniche, ecc…):
   - 3,00 m sulle strade urbane di scorrimento (cat.D) ed interquartiere (cat.E1);
   - 2,50 m sulle strade di quartiere (cat.E2) ed interzonali primarie (cat.F1);
   - 2,00 m sulle strade interzonali secondarie (cat.F2) e complementari (cat.F3) e sulle strade locali (cat.F4).

   I marciapiedi ed i percorsi pedonali protetti lungo le strade extraurbane primarie (cat.B) e secondarie (cat.C) debbono avere una larghezza pari ad almeno 2,00 m.

4. *Portici.* In corrispondenza di portici, la larghezza del marciapiede esterno può essere ridotta ad 1,00 m. Laddove i portici presentino una larghezza adeguata (almeno 2,50 m) e risultino privi di barriere architettoniche il marciapiede esterno può essere omesso.

5. *Passaggi pedonali di servizio.* I passaggi pedonali di servizio, vale a dire adibiti all'emergenza od al transito in sicurezza su tratte necessarie all'accesso ad aree di sosta o ad altre zone aperte alla circolazione pedonale, devono avere una larghezza minima di 1,00 m.

6. *Percorsi guida naturali ed artificiali per non vedenti ed ipovedenti.* Lungo i percorsi pedonali accessibili di collegamento fra i principali spazi pubblici urbani, definiti come indicato all'art.2.5, comma 3, debbono essere predisposti percorsi-guida naturali ed artificiali per non vedenti ed ipovedenti, realizzati secondo modalità tali da consentire l'identificazione e l'aggiramento di tutti gli ostacoli esistenti, ivi compresi gli attraversamenti pedonali.

7. *Pendenze.* Di norma, i marciapiedi e gli altri percorsi pedonali non debbono presentare asperità e dislivelli superiori a 2,5 cm, né pendenza superiore all'8%. Qualora tali valori vengano superati, debbono essere predisposti scivoli per sedie a ruote, dimensionati secondo il D.M.236/89.

8. *Altezza dei margini.* Ai sensi dell'art.5 D.P.R. 24 luglio 1996, n.503, il dislivello tra il piano del marciapiede e le zone carrabili ad esso adiacenti non deve comunque superare i 15 cm. Al fine di non accentuare la lunghezza delle rampe di raccordo fra il marciapiede e la carreggiata, sono comunque consigliate misure comprese fra 7 e 12 cm.

9. *Dissuasori.* I percorsi pedonali realizzati a raso, lungo strade in cui vige un limite di velocità superiore a 30 km/h, debbono essere protetti da elementi fisici, quali cordoli o fittoni, la cui tipologia, dimensione e modalità di installazione non consentano agli autoveicoli di occupare il percorso stesso. Tali attrezzature devono essere visibili e non devono costituire pericolo, per forma od altre caratteristiche, ai pedoni, ed in particolare ai bambini ed agli anziani.

10. *Servizi ad ingombro puntuale.* Sui marciapiedi e sui percorsi pedonali protetti possono trovare collocazione alcuni servizi od elementi di arredo di modesto impegno ad ingombro puntuale, quali centralini semaforici, colonnine di chiamata di soccorso, idranti, pali e supporti per l'illuminazione e per la segnaletica verticale. In tal caso, la larghezza utile per il transito dei pedoni, al netto dell'ingombro degli eventuali ostacoli od elementi di arredo, non può in nessun caso essere inferiore ad 1,30 m, riducibili a non meno di 1,00 m in corrispondenza di ingombri puntuali, che non costituiscano ostacolo per i non vedenti o gli ipovedenti.

11. *Occupazioni permanenti di aree destinate alla circolazione pedonale.* Per tutto quanto inerente alle occupazioni permanenti di aree destinate alla circolazione pedonale, ivi compresa la pubblicità stradale, si rimanda al successivo titolo 6.

Art.5.2. Attraversamenti pedonali

1. *Definizioni.* A norma dell'art.3 del Codice della Strada, si definisce attraversamento pedonale la parte della carreggiata, opportunamente segnalata ed organizzata, sulla quale i pedoni in transito dall'uno all'altro lato della strada godono della precedenza rispetto ai veicoli. Ai fini dell'applicazione del presente regolamento, gli attraversamenti pedonali si distinguono nelle categorie seguenti:
   a) attraversamenti pedonali non protetti;
   b) attraversamenti pedonali protetti mediante isola salvagente centrale;
   c) attraversamenti pedonali protetti mediante golfi laterali;
   d) attraversamenti pedonali rialzati.

2. *Attraversamenti pedonali.* Gli attraversamenti pedonali delle strade urbane di scorrimento (cat.D), delle strade interquartiere (cat.E1) e delle strade di quartiere (cat.E2) debbono essere dotati di isola salvagente centrale di larghezza minima pari ad 1 m, o di altra protezione equivalente.

3. *Segnaletica.* A norma del Codice della Strada, gli attraversamenti pedonali devono essere evidenziati sulla carreggiata mediante zebrature con strisce bianche parallele alla direzione di marcia dei veicoli, di lunghezza non inferiore a:
   - 4,00 m sulle strade urbane di scorrimento veloce (cat.D1) e di scorrimento (cat.D2);
   - 3,00 m sulle strade interquartiere (cat.E1) e di quartiere (cat.E2);
   - 2,50 m sulle strade interzonali primarie (cat.F1), secondarie (cat.F2), complementari (cat.F3) e sulle strade locali (cat.F4).

   La larghezza degli attraversamenti pedonali deve comunque essere commisurata al reale flusso del traffico pedonale. La larghezza delle strisce e degli intervalli è di m 0,50, anche laddove esse vengano realizzate in materiale lapideo.

4. *Distanza tra attraversamenti pedonali successivi.* Al fine di garantire la necessaria permeabilità agli assi stradali, e fatta salva la collocazione in corrispondenza delle intersezioni stradali, la distanza fra attraversamenti pedonali successivi deve rispettare di norma le distanze minime e massime che seguono.

Cat.	Tipo di strada	Distanza minima *(m)*	Distanza massima *(m)*
D1	strada di scorrimento veloce	150	400
D2	strada di scorrimento	150	400
E1	strada interquartiere	80	200
E2	strada di quartiere	40	160
F1	strada interzonale primaria	=	80
F2	strada interzonale secondaria	=	80
F3	strada interzonale complementare	=	80
F4	strada locale	=	80

5. *Scivoli per disabili.* Gli attraversamenti pedonali a livelli sfalsati devono essere attrezzati con scivoli per carrozzini; analogamente, per quelli a raso, si devono realizzare opportuni smussi dei marciapiedi e dei cordoli delle isole di traffico interessate dai percorsi pedonali.

6. *Illuminazione.* Ai sensi dell'art.6 D.P.R. 24 luglio 1996, n.503, gli attraversamenti pedonali di strade ad alto volume di traffico devono essere illuminati nelle ore notturne o di scarsa visibilità. Ai fini dell'applicazione del presente Regolamento, per strade ad alto volume di traffico si intendono, di norma, le strade di scorrimento veloce (cat.D1), le strade di scorrimento (cat.D2) e le strade interquartiere (cat.E1).

7. *Golfi di protezione*. Sulle strade ove è consentita la sosta, per migliorare la visibilità reciproca tra conducenti e pedoni che si accingono ad attraversare, gli attraversamenti pedonali possono essere avanzati mediante golfi di protezione sino al limite della carreggiata.

8. *Isole salvagente.* Sulle strade ad intenso traffico è consigliabile proteggere gli attraversamenti pedonali mediante isole salvagente, collocate al centro della carreggiata. Ai sensi dell'art.6 D.P.R. 24 luglio 1996, n.503, le piattaforme pedonali collocate all'interno di tali isole devono essere accessibili alle persone su sedia a ruote.

Art.5.3. Percorsi ciclabili in sede propria

1. *Definizioni.* A norma dell'art.3 D.Lgs.285/92, per pista ciclabile si intende una parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi. A norma dell'art.6 del D.M. 30 novembre 1999, n.557, per pista ciclabile in sede propria si intende una pista ciclabile realizzata su sede fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili.

2. *Dimensionamento.* A norma dell'art.7 D.M.557/99, la larghezza standard della corsia ciclabile è pari a m 1,50; tale larghezza è riducibile a m 1,25 nel caso in cui si tratti di due corsie contigue dello stesso ed opposto senso di marcia. Tale larghezza può essere eccezionalmente ridotta fino ad 1,00 m; quest'ultimo valore è da intendersi in ogni caso come minimo accettabile anche per situazioni particolarmente vincolate, sempre che venga protratto per una limitata lunghezza dell'itinerario ciclabile.

3. *Spartitraffico.* A norma dell'art. 4 del D.M. 30 novembre 1999, n.557, la larghezza dello spartitraffico invalicabile che separa la pista ciclabile dalla carreggiata non deve essere inferiore a m 0,50.

Art.5.4. Attraversamenti ciclabili

1. *Definizioni.* A norma dell'art.3 del Codice della Strada, si definisce attraversamento ciclabile la parte della carreggiata, opportunamente segnalata ed organizzata, sulla quale le biciclette in transito dall'uno all'altro lato della strada godono della precedenza rispetto ai veicoli che procedono lungo la carreggiata stessa. Ai fini dell'applicazione del presente regolamento, gli attraversamenti ciclabili si distinguono nelle categorie seguenti:
    a) attraversamenti ciclabili non protetti;
    b) attraversamenti ciclabili protetti mediante isola salvagente centrale;
    c) attraversamenti ciclabili protetti mediante golfi laterali;
    d) attraversamenti ciclabili rialzati.
2. *Isole salvagente per attraversamenti ciclabili.* Le isole salvagente poste a protezione di attraversamenti ciclabili debbono, di norma, presentare una larghezza pari ad almeno 2,00 m.

- TITOLO 6 -
FASCE DI PERTINENZA STRADALE

Art.6.1. Fasce di pertinenza stradale

1. *Definizioni.* Ai sensi dell'art.3 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n.285 (nuovo codice della strada), 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 gli effetti negativi dell'inquinamento acustico ed atmosferico generato dal traffico veicolare.

2. *Utilizzo.* Le fasce di pertinenza possono essere 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 piste ciclabili, carreggiate di servizio, marciapiedi e passaggi pedonali di servizio. In particolare, si intendono di norma consentiti gli usi che seguono:
   - per le autostrade (cat.A), una corsia per la sosta di emergenza, uno spartitraffico laterale (eventualmente organizzato con corsie di accelerazione e decelerazione per i movimenti da e per la carreggiata di servizio), ed una serie di possibili attrezzature anche non al limite minimo di dimensionamento (come scarpate di rilevati e di trincee eventualmente non nocivi, ecc…);
   - per le strade di scorrimento veloce (cat.D1) e di scorrimento (cat.D2), una banchina, uno spartitraffico laterale di separazione dalla carreggiata di servizio, una carreggiata di servizio (con funzione di concentrazione delle manovre di svolta e delle entrate ed uscite da passi carrabili, di eventuali inversioni di marcia controllate con regolazione semaforica, di sosta con relative corsie di manovra) ed un marciapiede;
   - per le strade interquartiere (cat.E1) e di quartiere (cat.E2), una corsia di sosta a 45° con relativa corsia di manovra ed un marciapiede;
   - per le strade interzonali primarie (cat.F1), secondarie (cat.F2), complementari (cat.F3) e per le strade locali (cat.F4), una corsia di sosta parallela ed il marciapiede.

   Le fasce laterali di pertinenza possono essere riservate a futuri ampliamenti della carreggiata, soltanto nei casi in cui l'ampiezza residua della fascia, dopo l'ampliamento, rispetti i valori minimi indicati al successivo comma 3.

3. *Larghezza.* La larghezza minima delle fasce di pertinenza è pari a 10 m per le strade urbane di scorrimento (cat.D) ed a 5 m per tutte le altre strade.

Cat.	Tipo di strada	Larghezza minima *(m)*
D1	strada di scorrimento veloce	10
D2	strada di scorrimento	10
E1	strada interquartiere	5
E2	strada di quartiere	5
F1	strada interzonale primaria	5
F2	strada interzonale secondaria	5
F3	strada interzonale complementare	5
F4	strada locale	5

4. *Strade a sezione composita.* Per le strade di sezione composita, derivanti dall'affiancamento di carreggiate appartenenti a differenti categorie, considerato che le funzioni di servizio

passano alle carreggiate laterali, le fasce di pertinenza possono essere commisurate alla carreggiata di categoria inferiore, ad eccezione del caso di concomitanza sulla stessa sede di strade di quartiere e locali, nella cui evenienza le fasce di pertinenza sono quelle della strada di quartiere;

5. *Strade riservate ai mezzi pubblici.* Qualora siano riservate esclusivamente ai mezzi pubblici, le strade di scorrimento e le carreggiate laterali possono avere fasce di pertinenza destinate ai pedoni in transito ed in attesa dei mezzi ed alla collocazione delle piazzole di fermata, con larghezza minima di m 8,50.

Art.6.2. Aree verdi

1. *Definizioni.* Ai fini dell'applicazione del presente Regolamento, per aree verdi si intendono tutte le aree inerbite e/o piantumate, collocate all'interno della fascia di pertinenza, ad inclusione delle eventuali alberature stradali.
2. *Collocazione delle alberature stradali.* Le alberature stradali debbono essere posizionate in modo da garantire ai percorsi pedonali una larghezza minima, misurata tra i fusti ed ogni altro ostacolo presente, pari a m 1,50.
3. *Dimensioni delle aiuole.* Le alberature stradali debbono essere dotate di aiuole, o griglie, sufficientemente ampie da consentire lo sviluppo della pianta evitando il sollevamento dei cordoli con la crescita.
4. *Separazioni tra aree verdi e percorsi pedonali.* Le separazioni tra aree a verde e percorsi pedonali, di norma, devono essere realizzate a raso, oppure con cordoli od altri elementi separatori con spigoli smussati ed altezza maggiore uguale a 10 cm.
5. *Manutenzione.* Le aree a verde devono essere sottoposte a verifica periodica delle condizioni di invadenza degli elementi vegetali, con conseguente rimozione degli elementi atti a recare disturbo o pericolo. In particolare, i percorsi pedonali debbono essere mantenuti liberi da elementi vegetali per un'ampiezza di almeno 1,20 m, ed un'altezza di almeno 2,20 m.

Art.6.3. Dispositivi di mitigazione dell'impatto ambientale da traffico

1. *Definizioni.* Ai fini dell'applicazione del presente Regolamento, per dispositivi di mitigazione dell'impatto ambientale da traffico si intendono tutti gli elementi, collocati all'interno della fascia di pertinenza, finalizzati ad abbattere l'inquinamento acustico od atmosferico, nonché l'impatto visuale, generato dall'asse stradale e dai flussi veicolari in transito.
2. *Dimensionamento.* I dispositivi di mitigazione vanno in ogni caso dimensionati, sulla base di tecniche di stima adeguate, in modo tale da assicurare, per il rumore, il rispetto dei valori-limite di immissione indicati dal D.M.14 novembre 1997 e dalla vigente classificazione acustica del territorio comunale e, per l'inquinamento atmosferico, il rispetto dei valori-limite di concentrazione dei diversi inquinanti, previsti dalla legislazione vigente.
3. *Schermi acustici.* Il posizionamento di schermi acustici all'interno delle fasce di pertinenza dovrà avvenire garantendo la piena fruibilità della porzione di fascia compresa fra tali schermi ed confine stradale.

- TITOLO 7 -
INTERSEZIONI STRADALI

Art.7.1. Standard funzionali

1. *Definizioni.* A norma dell'art.3 del Codice della Strada, per area di intersezione si intende la parte dell'intersezione a raso, nella quale si intersecano due o più correnti di traffico; per ramo (o braccio) di intersezione ogni tratto di strada afferente ad una intersezione, per rampa di intersezione una strada destinata a collegare due rami di un'intersezione.

2. *Tipologia delle intersezioni.* A norma dell'art.3 D.Lgs.285/92, le intersezioni stradali si distinguono in:
   - intersezioni a raso (o a livello), definite come aree comuni a più strade, organizzate in modo da consentire lo smistamento delle correnti di traffico dall'una all'altra;
   - intersezioni a livelli sfalsati, definite come insiemi di infrastrutture (sovrappassi, sottopassi e rampe) che consentono lo smistamento delle correnti veicolari fra rami di strade poste a diversi livelli.

   Le intersezioni a raso si articolano, a loro volta, in incroci regolati da precedenza, rotatorie, ed incroci soggetti a regolazione semaforica. Le intersezioni a livelli sfalsati includono gli svincoli propriamente detti (definiti come intersezioni a livelli sfalsati in cui le correnti di traffico non si intersecano tra loro) ed intersezioni a livelli sfalsati, in cui le correnti di traffico che interessano le strade di livello gerarchico inferiore possono intersecarsi fra loro.

3. *Rapporti con la gerarchia stradale.* La collocazione, il dimensionamento e la regolazione delle intersezioni stradali deve risultare coerente con la gerarchia definita in sede di classificazione funzionale della rete viaria. Di norma, le intersezioni connettono assi stradali di rango gerarchico uguale o contiguo, intendendo per rango il tipo, definito ai sensi dell'art.2 del Codice della Strada (A, D, E ed F). La connessione diretta tra assi stradali di rango gerarchico non contiguo (A-E e D-F) è ammessa previa verifica delle condizioni di fluidità del traffico sull'asse primario e di sicurezza della circolazione motorizzata e non motorizzata sull'asse secondario. La connessione diretta fra autostrade (tipo A) e strade locali (tipo F) è di norma vietata.

Tipo	A	D	E	F
A	ammessa	ammessa	ammessa previa verifica	vietata
D	ammessa	ammessa	ammessa	ammessa previa verifica
E	ammessa previa verifica	ammessa	ammessa	ammessa
F	vietata	ammessa previa verifica	ammessa	ammessa

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.

4. *Distanza fra intersezioni successive.* Fatto salvo il caso di nodi di traffico complessi, risolti attraverso l'accostamento di più intersezioni, la distanza tra due intersezioni successive deve di norma risultare almeno pari ai valori che seguono:

Cat.	Tipo di strada	Distanza minima *(m)*
A	Autostrada urbana	800
D1	strada di scorrimento veloce	200
D2	strada di scorrimento	200
E1	strada interquartiere	50
E2	strada di quartiere	50
F1	strada interzonale primaria	=
F2	strada interzonale secondaria	=
F3	strada interzonale complementare	=
F4	strada locale	=

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

5. *Tipologie ammesse*. Le caratteristiche geometriche delle intersezioni collocate sui diversi assi stradali debbono rispondere alle prescrizioni di seguito specificate.
   - autostrade urbane (cat.A) e strade di scorrimento veloce (cat.D1): intersezioni a livelli sfalsati;
   - strade di scorrimento (cat.D1): intersezioni a livelli sfalsati, oppure semaforizzate con canalizzazioni, od a rotatoria con diametro esterno di 40÷65 m;
   - strade interquartiere (cat.E1): intersezioni a raso semaforizzate o con canalizzazioni, od a rotatoria con diametro esterno di 30÷50 m;
   - strade di quartiere (cat.E2) ed interzonali primarie (cat.F1): intersezioni a raso semaforizzate od a rotatoria con diametro esterno di 24÷45 m;
   - strade interzonali secondarie (cat.F2), complementari (cat.F3) e locali (cat.F4): nessuna prescrizione;

   La scelta del tipo di intersezione fra strade di differente rango gerarchico deve rispondere agli standard minimi indicati nella tabella seguente.

Tipo	A	D	E	F
A	intersezione a livelli sfalsati			
D	Intersezione a livelli sfalsati	intersezione a livelli sfalsati, o semaforizzata con canalizzazioni, od a rotatoria con Ø 40÷65 m		
E	Intersezione a livelli sfalsati	intersezione a livelli sfalsati, o semaforizzata con canalizzazioni, od a rotatoria con Ø 40÷65 m	intersezione a raso semaforizzata o con canalizzazioni, od a rotatoria rotatoria con Ø 24÷45 m	
F	Intersezione a livelli sfalsati	intersezione a livelli sfalsati, o semaforizzata con canalizzazioni, od a rotatoria con Ø 40÷65 m	intersezione a raso semaforizzata o con canalizzazioni, od a rotatoria rotatoria con Ø 24÷45 m	intersezione a raso

6. *Dimensionamento.* Il dimensionamento delle intersezioni che coinvolgono assi di tipo A, D ed E deve avvenire, di norma, sulla base di verifica della loro funzionalità rispetto ai flussi di traffico attuali e/o previsti nelle condizioni di massimo carico.

7. *Numero di corsie sui rami afferenti.* In assenza delle verifiche dimensionali indicate al comma 6, in corrispondenza delle intersezioni a raso è necessario realizzare un numero di corsie di canalizzazione pari al doppio di quello delle corsie di movimento delle strade affluenti all'intersezione stessa.

8. *Corsie di canalizzazione.* La larghezza delle corsie di canalizzazione, utilizzate prevalentemente da traffico leggero, può essere ridotta sino a 2,50 m.

9. *Regolazione delle svolte a sinistra.* Sulle strade di scorrimento veloce (cat.D1) e di scorrimento (cat.D2) non sono ammesse svolte a sinistra dirette a raso; per le strade interquartiere (cat.E1) si fa sempre riferimento alla disciplina semaforica previa realizzazione di corsie specializzate in rapporto all'entità delle singole manovre.

10. *Corsie di accelerazione e decelerazione.* Nelle intersezioni a livelli sfalsati, le corsie di accelerazione e decelerazione sono ammesse solo in assenza di traffico ciclistico; esse richiedono pertanto l'esistenza di corsie ciclabili esterne.

11. *Occupazioni di suolo pubblico all'interno delle intersezioni.* Sulle isole di traffico ubicate nell'area delle intersezioni non sono consentite occupazioni di suolo pubblico quali: distributori di carburanti, chioschi, edicole, cabine telefoniche, impianti pubblicitari ecc. Sono ammesse esclusivamente le installazioni riguardanti la segnaletica stradale, l'illuminazione pubblica e gli impianti semaforici, oltre ad impianti tecnici che non richiedano frequente accesso e sistemazioni a verde che non limitino la visibilità reciproca tra veicoli che percorrono traiettorie in conflitto tra loro.

Art.7.2. Rotatorie

1. *Definizioni.* Ai fini dell'applicazione del presente Regolamento, per rotatoria si intende ogni dispositivo di regolazione del traffico ad un'intersezione, formato da un anello percorribile da una corrente veicolare, che gode ovunque di diritto di precedenza. All'interno di questa categoria si distinguono le rotatorie propriamente dette, normali o compatte, e le minirotatorie, caratterizzate dall'assenza di ostacoli insormontabili all'interno dell'anello. Per pseudo-rotatoria si intende invece ogni dispositivo di regolazione del traffico ad una intersezione, formato da un anello percorribile da una corrente veicolare che non gode ovunque del diritto di precedenza.

2. *Regole di precedenza.* Le intersezioni a rotatoria sono organizzate, di norma, con precedenza all'anello. La realizzazione di pseudo-rotatorie deve essere verificata mediante uno studio di traffico che ne giustifichi la necessità in funzione dei flussi di traffico, della sicurezza della circolazione, e di eventuali condizioni particolari, che si manifestano in sede locale.

3. *Diametro esterno.* Salvo casi particolari, motivati da particolari condizioni urbanistiche (ad esempio configurazione di una piazza), non sono ammesse rotatorie di diametro superiore a 65 m.

4. *Raggi di curvatura.* Il raggio di curvatura massimo sui rami di immissione è fissato in 20 m per le strade di scorrimento veloce (cat.D1) e di scorrimento (cat.D2), 15 m per le strade interquartiere (cat.E1) e di quartiere (cat.E2), e 12 m per le strade interzonali primarie (cat.F1), secondarie (cat.F2), complementari (cat.F3) e per le strade locali (cat.F4)

5. *Percorsi ciclabili.* Nelle rotatorie di grandi dimensioni (diametro superiore a 40 m) è richiesto un trattamento separato dei percorsi ciclabili.

6. *Minirotatorie.* La realizzazione di minirotatorie è di norma ammessa esclusivamente all'intersezione fra strade locali (tipo F).

Art.7.3. Intersezioni semaforizzate

1. *Definizioni.* Ai fini dell'applicazione del presente regolamento, per intersezione semaforizzata si intende ogni intersezione nella quale la circolazione dei veicoli sia regolata da lanterne semaforiche realizzate a norma dell'art.41 D.Lgs.285/92.
2. *Svolta a destra continua o con fase separata.* Negli incroci semaforizzati canalizzati la svolta a destra continua e/o con fase separata è ammessa solo se separata da isola spartitraffico che consenta una adeguata protezione ai ciclisti. Sono eventualmente ammessi altri specifici trattamenti equivalenti (fasi semaforiche dedicate o simili).
3. *Avvisatori acustici.* Ai sensi dell'art.6 D.P.R. 24 luglio 1996, n.503, gli impianti semaforici di nuova installazione o di sostituzione, devono essere dotati di avvisatori acustici che segnalano il tempo di via libera anche ai non vedenti e, ove necessario, di comandi manuali accessibili per consentire tempi sufficienti per l'attraversamento da parte di persone che si muovono lentamente.

- TITOLO 8 -

PRESCRIZIONI FUNZIONALI RELATIVE AI FRONTI STRADALI

Art.8.1. Fasce di rispetto stradale

1. *Definizioni.* Ai sensi dell'art.2 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n.285 (nuovo codice della strada), per fascia di rispetto si intende la striscia di terreno, esterna al confine stradale, sulla quale esistono vincoli alla realizzazione, da parte del proprietario del terreno, di scavi, costruzioni, recinzioni, piantagioni, depositi e simili. Per distanza dei fabbricati dalle strade si intende la lunghezza del segmento minimo congiungente il corpo più avanzato del fabbricato o di parti di esso (esclusi gli aggetti di coperture e gli elementi decorativi di dimensione non superiore a m 1,50) ed il confine stradale.
2. *Distanze minime dal confine stradale.* Ai sensi dell'art.28 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n.495 (regolamento di attuazione del Codice della Strada), le distanze minime dal confine stradale da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle demolizioni integrali e conseguenti ricostruzioni e negli ampliamenti fronteggianti le strade, al di fuori dal centro abitato, sono pari a 30 m per le autostrade (cat.A) ed a 20 m per le strade di scorrimento veloce (cat.D1) e di scorrimento (cat.D2). Le distanze dal confine stradale, da rispettare nella costruzione o ricostruzione dei muri di cinta, di qualsiasi natura o consistenza, sono pari a 2 m, sempre limitatamente alle strade di scorrimento veloce (cat.D1) e di scorrimento (cat.D2).

Cat.	Tipo di strada	Distanza minima *(m)*
A	Autostrada	30
D1	strada di scorrimento veloce	20
D2	strada di scorrimento	20
E1	strada interquartiere	=
E2	strada di quartiere	=
F1	strada interzonale primaria	=
F2	strada interzonale secondaria	=
F3	strada interzonale complementare	=
F4	strada locale	=

3. *Triangoli di visibilità alle intersezioni.* In corrispondenza delle intersezioni stradali a raso, alla fascia 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 minima, misurata a partire dal punto di intersezione degli allineamenti stessi, sia pari al doppio delle distanze stabilite per le rispettive categorie di strada, ed il terzo lato costituito dal segmento congiungente i punti estremi. I muri di cinta di qualsiasi natura e consistenza, costruiti all'interno delle aree di visibilità in prossimità di intersezioni debbono essere realizzati secondo accorgimenti tali da garantire una permeabilità visiva non inferiore al 60%.

Art.8.2. Funzioni ammissibili

1. Le funzioni commerciali ed urbane che costituiscono importanti attrattori di trafficodebbono rispettare i vincoli di seguito descritti.
   - Sulle strade urbane di scorrimento veloce (cat.D1) e sulle strade di scorrimento (cat.D2): non ammesse, ad eccezione delle aree di servizio esterne alla carreggiata, servite di apposite corsie di accelerazione e decelerazione.
   - Sulle strade interquartiere (cat.E1): non ammesse, ad eccezione delle aree di servizio, anche prive di corsie di accelerazione e decelerazione.
   - Sulle strade di quartiere (cat.E2) e strade interzonali primarie (cat.F1): ammesse, garantendo un passaggio libero sul marciapiede di almeno 2 m.
   - Sulle strade interzonali secondarie (cat.F2) e complementari (cat.F3) e strade locali (cat.F4): ammesse, garantendo un passaggio libero sul marciapiede di almeno 1,5 m.
2. Le corsie di accelerazione e decelerazione delle aree di servizio debbono rispondere ai requisiti di cui all'art.7.1, comma 10.

Art.8.3. Passi carrabili

1. *Definizioni.* Ai sensi dell'art.3 D.Lgs. 285/92 si definisce passo carrabile ogni accesso ad un'area laterale idonea allo stazionamento di uno o più veicoli.
2. *Distanze minime dalle intersezioni stradali.* A norma dell'art.47, comma 2, D.P.R. 495/92, i passi carrabili devono essere realizzati ad almeno 12 m dalle intersezioni, garantendo in ogni caso la visibilità da una distanza pari allo spazio di frenata risultante dalla velocità massima consentita nella strada.
3. *Collocazione rispetto alla carreggiata.* L'apertura di passi carrabili è subordinata alle norme che seguono, in dipendenza della categoria attribuita all'asse stradale:
   - lungo le strade di scorrimento veloce (cat.D1) non ammessa;
   - lungo le strade di scorrimento (cat.D2), interquartiere (cat.E1) e di quartiere (cat.E2), l'apertura di nuovi passi carrai è ammessa soltanto in presenza di strada di servizio o di piazzale esterno alla carreggiata.
   - lungo le strade interzonali primarie (cat.F1) e secondarie (cat.F2), l'apertura di nuovi passi carrabili, non dotati di sistemi di apertura automatica, comandati a distanza, è subordinata all'arretramento del cancello di ingresso di almeno 4,5 m dal margine esterno della carreggiata. I nuovi passi carrabili, anche se dotati di sistemi di apertura automatica, dovranno comunque presentare larghezza tale da consentire ai veicoli in entrata e/o in uscita di non impegnare la corsia contromano della carreggiata stradale. Laddove il passo carrabile sia destinato ad essere utilizzato da autocarri od altri veicoli pesanti, le dimensioni della larghezza e dell'arretramento devono essere aumentate, in modo tale da consentire ai veicoli in entrata e/o in uscita di non impegnare la corsia contromano della carreggiata stradale.
   - lungo le strade interzonali complementari (cat.F3) e locali (cat.F4) l'apertura di nuovi passi carrai è ammessa anche in assenza di arretramento del cancello, applicandosi la deroga di cui all'art.47 comma 4 Reg.Att. Tale deroga non si applica ai passi carrai destinati ad essere utilizzati da autocarri od altri veicoli pesanti.
4. *Realizzazione di piazzali esterni.* Le norme indicate per le strade di scorrimento (cat.D2) 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. Tali distanze minime vanno adottate anche nei confronti dei varchi degli spartitraffico laterali in presenza di carreggiate di servizio destinate alla concentrazione delle manovre di svolta a destra e, indirette o semidirette, a sinistra.

5. *Quota dei passi carrabili in presenza del marciapiede.* I passi carrabili sono di norma realizzati a quota del marciapiede, laddove esso sia presente. In tal caso, eventuali accessi a livello della carreggiata potranno essere autorizzati in presenza di particolari problemi altimetrici e dietro assunzione da parte della proprietà di ogni onere e responsabilità relativi al drenaggio delle acque meteoriche nella porzione di sede stradale interessata. Per agevolare le manovre di accesso, in corrispondenza dei passi carrabili i cigli dei marciapiedi devono essere raccordati con una curva circolare di raggio pari ad almeno m 0,50. Il raccordo altimetrico con i marciapiedi deve avvenire mediante rampe larghe almeno m 0,50 e con pendenza inferiore al 30%. La larghezza della porzione di marciapiede non modificata dovrà essere non inferiore a m 1,00.
6. *Quota dei passi carrabili in assenza del marciapiede.* In caso di assenza del marciapiede, i passi carrabili possono essere realizzati al livello della carreggiata o del piazzale esterno. Sulle strade interzonali primarie (cat.F1) e secondarie (cat.F2), deve essere comunque salvaguardata la possibilità di innalzamento della quota dell'accesso, a seguito della realizzazione del marciapiede stesso.