



REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA
COMUNE DI TRIESTE
Servizio Edilizia Privata ed Edilizia Residenziale Pubblica,
Mobilità e Traffico

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

PIANO PARTECIPATO



Responsabile del procedimento:
arch. Ave Furlan

Direttore di Area:
arch. Marina Cassin

Titolo
Regolamento viario - Aggiornamento 2016

Tavola

RV

Data: marzo 2016

Rev. 2

Trieste

Sommario

TITOLO I	3
CONTENUTI GENERALI	3
ART. 1 FINALITA' E CAMPO DI APPLICAZIONE.....	3
ART. 2 CONTENUTI.....	3
ART. 3 PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO.....	4
TITOLO II	5
DEFINIZIONI STRADALI E DI TRAFFICO	5
ART. 4 DENOMINAZIONI E RIFERIMENTI.....	5
TITOLO III	10
CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLE STRADE	10
ART. 5 DEFINIZIONE DEI TIPI PRINCIPALI DI STRADA.....	10
ART. 6 FUNZIONI DEI TIPI PRINCIPALI DI STRADA.....	12
TITOLO IV	14
DISCIPLINA D'USO DELLE STRADE	14
ART. 7 INDIVIDUAZIONE DEL TRATTO STRADALE.....	14
ART. 8 STRADA EXTRAURBANA SECONDARIA.....	15
ART. 9 STRADA LOCALE INTERZONALE – I LIVELLO.....	16
ART. 10 STRADA LOCALE INTERZONALE – II LIVELLO.....	18
ART. 11 STRADA LOCALE.....	20
ART. 12 CORSIE RISERVATE AL TPL.....	22

ART. 13 ZONA A TRAFFICO LIMITATO AD ELEVATA VALENZA PEDONALE	23
ART. 13/bis ZONA A TRAFFICO LIMITATO DI PENETRAZIONE A VALENZA PEDONALE.....	25
ART. 13/ter ZONA A TRAFFICO LIMITATO DI PENETRAZIONE A VALENZA PEDONALE E COMMERCIALE	27
ART. 14 AREA PEDONALE	29
TITOLO V.....	31
ORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE E DELLA SOSTA.....	31
ART. 15 SOSTA IN CARREGGIATA.....	31
ART. 16 PASSI CARRABILI	32
ART. 17 RAMPE E ACCESSI AD AUTORIMESSE E PARCHEGGI PRIVATI	33
ART. 18 PERCORSI E ATTRAVERSAMENTI PEDONALI	33
ART. 19 PERCORSI E ATTRAVERSAMENTI CICLABILI.....	35
ART. 20 PERCORSI PEDONALI E CICLABILI IN PROMISCOUO	36
ART. 21 CARICO E SCARICO DELLE MERCI	37
ART. 22 MODERAZIONE DELLA VELOCITA' E AREE SENSIBILI	37
TITOLO VI.....	39
DISCIPLINA PER LE OCCUPAZIONI DELLA SEDE STRADALE.....	39
ART. 23 DEFINIZIONI E COMPORTAMENTI GENERALI.....	39
ART. 24 INSTALLAZIONI PUBBLICITARIE.....	39
ART. 25 CHIOSCHI, EDICOLE, CABINE	39
ART. 26 RIFIUTI URBANI	40
ART. 27 CANTIERI STRADALI.....	40
ART. 28 OCCUPAZIONI DEI CANTIERI EDILI.....	41
ART. 29 DEHORS ED ESPOSIZIONI COMMERCIALI	42
TITOLO VII.....	43
DISPOSIZIONI TRANSITORIE E RIFERIMENTI NORMATIVI.....	43
ART. 30 DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI	43
RIFERIMENTI NORMATIVI.....	43

TITOLO I

CONTENUTI GENERALI

ART. 1 FINALITA' E CAMPO DI APPLICAZIONE

Il Regolamento Viario (RV) disciplina i diversi elementi connessi alla viabilità, affinché essi possano svolgere la loro funzione preminente nel contesto dell'intera rete urbana e affinché sia assicurato un omogeneo grado di sicurezza e di regolarità d'uso alle infrastrutture stradali comunali.

Il Regolamento Viario è parte integrante del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) comunale, secondo quanto previsto dalle “Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico”. Il presente RV ha per oggetto la definizione delle caratteristiche geometriche e di traffico e la disciplina d'uso di ciascuna strada di competenza del Comune compresa nell'intero territorio comunale, nel rispetto delle definizioni dei diversi tipi di strade previste dal Nuovo Codice della Strada (D.L. 285 30 aprile 1992) e dal relativo Regolamento di Attuazione (D.P.R. 495 16 dicembre 1992). Quanto disposto non si applica alle strade di proprietà non comunale ed esterne al centro abitato. Inoltre, gli standard tecnici riportati in questo documento vanno integrati con le prescrizioni di carattere urbanistico presenti negli altri strumenti di pianificazione urbana.

Le indicazioni contenute nel presente regolamento hanno l'obiettivo di disciplinare la tipologia e l'uso della sede stradale più che definire precisi e inderogabili parametri. Per questa ragione, le indicazioni di tipo quantitativo riportate sono da intendersi come indicazioni di riferimento per una gestione razionale della sede stradale (movimento e sosta) e delle attività che vi si svolgono (cantieri, carico/scarico delle merci, ecc.).

ART. 2 CONTENUTI

Il Regolamento Viario esplicita gli standard tecnici di ogni tipo di strada urbana, attraverso le seguenti classificazioni e prescrizioni:

- classificazione funzionale delle strade urbane;
- componenti di traffico ammesse (pedoni, veicoli motorizzati per il trasporto collettivo e privato, biciclette, sosta, carico-scarico delle merci) per ciascuna tipologia di strada;
- disciplina d'uso delle strade;

- organizzazione delle intersezioni stradali;
- caratteristiche delle aree di sosta in sede stradale;
- disciplina delle occupazioni di sedi stradali (di carattere temporaneo o permanente).

Ulteriori elementi per la progettazione riguardano i seguenti ambiti:

- prescrizioni dettagliate sulla gestione della sosta, dei passi carrabili e delle aree per il carico-scarico delle merci;
- percorsi pedonali;
- percorsi ciclabili e ciclo-pedonali;
- spazi riservati al trasporto collettivo (fermate e corsie preferenziali);
- sistemi di moderazione del traffico urbano;
- zone a traffico limitato (ZTL), aree pedonali;
- segnaletica stradale.

ART. 3 PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO

Il Regolamento Viario Comunale viene aggiornato contestualmente all'aggiornamento del PGTU e comunque quando ve ne fosse l'esigenza per modifiche legislative o di gestione della circolazione/sosta normate con il medesimo strumento.

TITOLO II

DEFINIZIONI STRADALI E DI TRAFFICO

ART. 4 DENOMINAZIONI E RIFERIMENTI

Al fine dell'applicazione delle norme contenute nel presente Regolamento Viario si riportano di seguito alcune definizioni utilizzate nel documento e le denominazioni stradali e di traffico di cui all'art. 3 del D.L. 30 n. 285, 30 aprile 1992, Nuovo Codice della Strada e s.m.i.:

1) **AREA DI INTERSEZIONE:** parte della intersezione a raso, nella quale si intersecano due o più correnti di traffico.

2) **AREA PEDONALE:** zona interdetta alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza, i velocipedi e i veicoli al servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie, nonché eventuali deroghe per i veicoli ad emissioni zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi. In particolari situazioni i comuni possono introdurre, attraverso apposita segnalazione, ulteriori restrizioni alla circolazione su aree pedonali. In base a quanto previsto dall'art. 135 del D.P.R. n. 495 del 16/12/1992, possono essere previste ulteriori deroghe, limitazioni ed eccezioni.

3) **ATTRAVERSAMENTO PEDONALE:** parte della carreggiata, opportunamente segnalata ed organizzata, sulla quale i pedoni in transito dall'uno all'altro lato della strada godono della precedenza rispetto ai veicoli.

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

5) **BRACCIO DI INTERSEZIONE:** cfr. Ramo di intersezione.

6) **CANALIZZAZIONE:** insieme di apprestamenti destinato a selezionare le correnti di traffico per guidarle in determinate direzioni.

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

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

9) **CIRCOLAZIONE**: è il movimento, la fermata e la sosta dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulla strada.

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

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

12) **CORSIA**: parte longitudinale della strada di larghezza idonea a permettere il transito di una sola fila di veicoli.

13) **CORSIA DI ACCELERAZIONE**: corsia specializzata per consentire ed agevolare l'ingresso ai veicoli sulla carreggiata.

14) **CORSIA DI DECELERAZIONE**: corsia specializzata per consentire l'uscita dei veicoli da una carreggiata in modo da non provocare rallentamenti ai veicoli non interessati a tale manovra.

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

16) **CORSIA DI MARCIA**: corsia facente parte della carreggiata, normalmente delimitata da segnaletica orizzontale.

17) **CORSIA RISERVATA**: corsia di marcia destinata alla circolazione esclusiva di una o solo di alcune categorie di veicoli.

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

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

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

21) **FASCIA DI PERTINENZA**: striscia di terreno compresa tra la carreggiata ed il confine stradale. È parte della proprietà stradale e può essere utilizzata solo per la realizzazione di altre parti della strada.

- 22) **FASCIA DI RISPETTO**: striscia di terreno, esterna al confine stradale, sulla quale esistono vincoli alla realizzazione, da parte dei proprietari del terreno, di costruzioni, recinzioni, piantagioni, depositi e simili.
- 23) **FASCIA DI SOSTA LATERALE**: parte della strada adiacente alla carreggiata, separata da questa mediante striscia di margine discontinua e comprendente la fila degli stalli di sosta e la relativa corsia di manovra.
- 24) **GOLFO DI FERMATA**: parte della strada, esterna alla carreggiata, destinata alle fermate dei mezzi collettivi di linea ed adiacente al marciapiede o ad altro spazio di attesa per i pedoni.
- 25) **INTERSEZIONE A LIVELLI SFALSATI**: insieme di infrastrutture (sovrappassi; sottopassi e rampe) che consente lo smistamento delle correnti veicolari fra rami di strade poste a diversi livelli.
- 26) **INTERSEZIONE A RASO (o A LIVELLO)**: area comune a più strade, organizzata in modo da consentire lo smistamento delle correnti di traffico dall'una all'altra di esse.
- 27) **ISOLA DI CANALIZZAZIONE**: parte della strada, opportunamente delimitata e non transitabile, destinata a incanalare le correnti di traffico.
- 28) **ISOLA DI TRAFFICO**: cfr. Isola di canalizzazione.
- 29) **ISOLA SALVAGENTE**: cfr. Salvagente.
- 30) **ISOLA SPARTITRAFFICO**: cfr. Spartitraffico.
- 31) **ITINERARIO INTERZONALE**: strade o tratti di strade facenti parte degli itinerari così definiti dagli accordi internazionali.
- 32) **LIVELLETTA**: tratto di strada a pendenza longitudinale costante.
- 33) **MARCIAPIEDE**: parte della strada, esterna alla carreggiata, rialzata o altrimenti delimitata e protetta, destinata ai pedoni.
- 34) **PARCHEGGIO**: area o infrastruttura posta fuori della carreggiata, destinata alla sosta regolamentata o non dei veicoli.
- 34-bis) **PARCHEGGIO SCAMBIATORE**: parcheggio situato in prossimità di stazioni o fermate del trasporto pubblico locale o del trasporto ferroviario, per agevolare l'intermodalità.
- 35) **PASSAGGIO A LIVELLO**: intersezione a raso, opportunamente attrezzata e segnalata ai fini della sicurezza, tra una o più strade ed una linea ferroviaria o tranviaria in sede propria.
- 36) **PASSAGGIO PEDONALE** (cfr. anche Marciapiede): parte della strada separata dalla carreggiata, mediante una striscia bianca continua o una apposita protezione parallela ad essa e destinata al transito dei pedoni. Esso espleta la funzione di un marciapiede stradale, in mancanza di esso.

- 37) **PASSO CARRABILE**: accesso ad un'area laterale idonea allo stazionamento di uno o più veicoli.
- 38) **PIAZZOLA DI SOSTA**: parte della strada, di lunghezza limitata, adiacente esternamente alla banchina, destinata alla sosta dei veicoli.
- 39) **PISTA CICLABILE**: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi.
- 40) **RACCORDO CONCAVO (CUNETTA)**: raccordo tra due livellette contigue di diversa pendenza che si intersecano al di sotto della superficie stradale. Tratto di strada con andamento longitudinale concavo.
- 41) **RACCORDO CONVESSO (DOSSO)**: raccordo tra due livellette contigue di diversa pendenza che si intersecano al di sopra della superficie stradale. Tratto di strada con andamento longitudinale convesso.
- 42) **RAMO DI INTERSEZIONE**: tratto di strada afferente una intersezione.
- 43) **RAMPA (DI INTERSEZIONE)**: strada destinata a collegare due rami di un'intersezione.
- 44) **RIPA**: zona di terreno immediatamente sovrastante o sottostante le scarpate del corpo stradale rispettivamente in taglio o in riporto sul terreno preesistente alla strada.
- 45) **SALVAGENTE**: parte della strada, rialzata o opportunamente delimitata e protetta, destinata al riparo ed alla sosta dei pedoni, in corrispondenza di attraversamenti pedonali o di fermate dei trasporti collettivi.
- 46) **SEDE STRADALE**: superficie compresa entro i confini stradali. Comprende la carreggiata e le fasce di pertinenza.
- 47) **SEDE TRAMVIARIA**: parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei tram e dei veicoli assimilabili.
- 48) **SENTIERO (o MULATTIERA o TRATTURO)**: strada a fondo naturale formatasi per effetto del passaggio di pedoni o di animali.
- 49) **SOSTA OPERATIVA**: utilizzata nel contesto delle operazioni di carico/scarico delle merci, è intesa con la presenza dell'operatore impiegato in attività di carico/scarico (in tutti gli altri casi si configura la sosta inoperosa).
- 50) **SPARTITRAFFICO**: parte longitudinale non carrabile della strada destinata alla separazione di correnti veicolari.
- 51) **STRADA EXTRAURBANA**: strada esterna ai centri abitati.
- 52) **STRADA URBANA**: strada interna ad un centro abitato.

53) **STRADA VICINALE (o PODERALE o DI BONIFICA):** strada privata fuori dai centri abitati ad uso pubblico.

54) **SVINCOLO:** intersezione a livelli sfalsati in cui le correnti veicolari non si intersecano tra loro.

55) **UTENTE DEBOLE DELLA STRADA:** pedoni, disabili in carrozzella, ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade.

56) **ZONA A TRAFFICO LIMITATO:** area in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli.

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

58) **ZONA DI PRESELEZIONE:** tratto di carreggiata, opportunamente segnalato, ove è consentito il cambio di corsia affinché i veicoli possano incanalarsi nelle corsie specializzate.

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

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

TITOLO III

CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLE STRADE

ART. 5 DEFINIZIONE DEI TIPI PRINCIPALI DI STRADA

In base all'articolo 2 del Codice della Strada, le strade sono classificate, riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nei seguenti tipi:

- A) autostrade;
- B) strade extraurbane principali;
- C) strade extraurbane secondarie;
- D) strade urbane di scorrimento;
- E) strade di quartiere;
- F) strade locali;
- F bis) itinerari ciclopedonali.

Si ricordano di seguito le caratteristiche delle classi principali di strade urbane secondo il Codice della Strada.

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

B - Strada extraurbana principale: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore; per eventuali altre categorie di utenti devono essere previsti opportuni spazi. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio, che comprendano spazi per la sosta, con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.

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

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

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

F - Strada locale: strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata ai fini di cui al comma I non facente parte degli altri tipi di strade.

F bis - Itinerario ciclopedonale: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada.

È denominata "strada di servizio" la strada affiancata ad una strada principale (autostrada, strada extraurbana principale, strada urbana di scorrimento) avente la funzione di consentire la sosta ed il raggruppamento degli accessi dalle proprietà laterali alla strada principale e viceversa, nonché il movimento e le manovre dei veicoli non ammessi sulla strada principale stessa.

Al fine di adattare la classifica funzionale alle caratteristiche geometriche e funzionali delle strade esistenti, le Direttive per la redazione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico consentono di utilizzare categorie intermedie a quelle previste dal Codice della Strada e introducono le seguenti tipologie:

- a) Strade di Scorrimento Veloce (intermedie tra le autostrade e le strade urbane di scorrimento);
- b) Strade Urbane Interquartiere (intermedie tra le strade urbane di scorrimento e le strade di quartiere);
- c) Strade Locali Interzonalì (intermedie tra le strade di quartiere e le strade locali).

Ai fini dell'applicazione del presente Regolamento, per una maggiore specificazione e diversificazione delle diverse strade che interessano il territorio comunale, le strade locali interzonalì sono suddivise in due sotto-livelli:

- strade locali interzonalì – I livello;
- strade locali interzonalì – II livello.

In base alle caratteristiche geometriche e funzionali delle strade che attraversano il territorio comunale, la classificazione funzionale adottata nel PGTU individua le seguenti categorie di strade (evidenziate negli elaborati CF e CFc):

- 1) autostrade;
- 2) strade extraurbane secondarie;

- 3) strade locali interzonalì – I livello;
- 4) strade locali interzonalì – II livello;
- 5) strade locali.

ART. 6 FUNZIONI DEI TIPI PRINCIPALI DI STRADA

Di seguito sono riportate le principali funzioni delle categorie in cui le strade del Comune di Trieste sono classificate:

Autostrade

La loro funzione è quella di rendere avulso il centro abitato dai problemi del suo traffico di attraversamento, traffico questo che non ha interessi specifici con il centro medesimo in quanto ad origine e destinazione degli spostamenti. Per questa categoria di strade sono ammesse solamente le componenti di traffico relative ai movimenti veicolari; ne risultano pertanto escluse le componenti di traffico relative ai pedoni, ai velocipedi, ai ciclomotori, alla fermata ed alla sosta (salvo quelle di emergenza).

Per le caratteristiche geometriche e funzionali, per quanto riguarda il territorio comunale, rientra in questa categoria solamente l'asta della Grande Viabilità Triestina (GVT) che dalla galleria Carso porta in direzione nord-ovest fino ai limiti del territorio comunale. Tale strada non è di proprietà del Comune di Trieste e pertanto non viene disciplinata dal presente regolamento.

Strade extraurbane secondarie

La loro funzione è prevalentemente quella di collegare tra loro i diversi centri abitati del territorio o parti del medesimo centro abitato. Questa tipologia di strada si caratterizza per l'attraversamento di porzioni di territorio esterne al centro abitato. Per questa categoria di strade, in linea generale, non vi sono restrizioni alla circolazione di tutte le componenti del traffico; tuttavia, nelle diverse strade, possono essere introdotte limitazioni alla circolazione di alcune categorie di veicoli e/o dei pedoni.

Per quanto riguarda il territorio comunale, rientrano in questa categoria diversi tratti di strade provinciali o gestiti da ANAS o FVG Strade esterne al centro abitato (per esempio la S.P. I del Carso, la strada Costiera, la Strada Nuova per Opicina, molti tratti della GVT) e alcune strade comunali (per esempio la strada del Boschetto o parte della via Brigata Casale). Il presente regolamento disciplina esclusivamente le strade extraurbane di proprietà del Comune di Trieste.

Strade locali interzonalì – I livello

La loro funzione è quella di collegamento tra quartieri limitrofi e tra le zone estreme di quartieri più vasti, nonché di distribuire il traffico delle strade di ordine superiore e raccogliere il traffico delle strade interzonalì di secondo livello e delle strade locali. Sono ammesse tutte le componenti di traffico; eventuali restrizioni possono essere introdotte in ragione delle caratteristiche ambientali, dimensionali e strutturali della strada.

Per quanto riguarda il territorio comunale, rientrano in questa categoria le principali strade cittadine percorse dalla maggior parte del traffico privato e/o pubblico.

Strade locali interzonalì – Il livello

La loro funzione è quella di penetrazione nei quartieri e di distribuzione del traffico (privato e/o pubblico, quest'ultimo anche in via esclusiva) delle strade di ordine superiore e di eventuale raccolta del traffico privato delle strade locali. Sono ammesse in generale tutte le componenti di traffico; eventuali restrizioni possono essere introdotte in ragione delle caratteristiche ambientali, dimensionali e strutturali della strada, nonché a seguito della individuazione di Zone a Traffico Limitato (ZTL).

Per quanto riguarda il territorio comunale, rientrano in questa categoria le principali strade percorse dal trasporto pubblico locale che non rientrano nelle categorie precedenti.

Strade locali

La loro funzione è quella di strade a servizio diretto degli edifici per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale o finale degli spostamenti veicolari privati. In questa categoria rientrano, inoltre, le strade pedonali e le strade destinate prevalentemente al parcheggio dei veicoli. Sulle strade locali non è di norma ammessa la circolazione dei mezzi di trasporto pubblico locale. Ulteriori restrizioni alle componenti di traffico ammesse possono essere introdotte in ragione delle caratteristiche ambientali, dimensionali e strutturali della strada, nonché a seguito della individuazione di Zone a Traffico Limitato (ZTL) o Aree Pedonali (AP). Eventuali deroghe al transito del TPL, qualora ritenuto necessario, possono essere introdotte se le condizioni ambientali, dimensionali e strutturali della strada lo consentono.

TITOLO IV

DISCIPLINA D'USO DELLE STRADE

ART. 7 INDIVIDUAZIONE DEL TRATTO STRADALE

Nel presente titolo si definisce la disciplina d'uso di tutte le diverse tipologie di strade che si possono individuare sul territorio comunale, sia con riferimento alla classificazione funzionale che alle caratteristiche più peculiari e legate ad ulteriori vincoli (quali zone a traffico limitato, aree pedonali, ecc.). In questo contesto, per individuare la corretta disciplina d'uso di una strada è necessario fare riferimento sia agli elaborati CF e CFc (classificazione funzionale delle strade), sia agli elaborati MP, VP e VPc (riferiti rispettivamente alla mobilità pedonale e allo schema generale della circolazione) che evidenziano ulteriori vincoli o limiti alle stesse strade.

E' quindi possibile che il medesimo tratto di strada sia soggetto contemporaneamente ad una disciplina legata alla sua classificazione funzionale e ad una legata al suo inserimento nel contesto delle altre tematiche del piano. In questo caso, ovviamente, in presenza di vincoli diversi è necessario fare riferimento a quello più restrittivo.

La disciplina d'uso delle strade è riportata di seguito, con riferimento alle seguenti categorie che riguardano le strade di proprietà comunale o con competenze comunali:

- Strada extraurbana secondaria;
- Strada locale interzonale – I livello;
- Strada locale interzonale – II livello;
- Strada locale;
- Corsia riservata ai mezzi pubblici;
- Zona a Traffico Limitato ad elevata valenza pedonale;
- Area Pedonale.

ART. 8 STRADA EXTRAURBANA SECONDARIA

Funzioni

Ha la funzione di collegare tra loro i diversi centri abitati del territorio o parti del medesimo centro abitato. Si caratterizza per l'attraversamento di porzioni di territorio esterne al centro abitato.

Componenti di traffico

Sono ammesse in generale tutte le componenti di traffico. Eventuali restrizioni possono essere introdotte in ragione delle caratteristiche ambientali, dimensionali e strutturali della strada.

Disciplina d'uso

Corsie

Sono strade ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine. Possono tuttavia in alcuni tratti avere carreggiate separate da spartitraffico e marciapiedi.

Intersezioni

Le intersezioni sono organizzate prevalentemente a raso, semaforizzate o a precedenza. La strada extraurbana secondaria gode del diritto di precedenza sulle strade interzonali; nel caso di un'intersezione tra strade extraurbane secondarie, il diritto di precedenza deve essere opportunamente segnalato. La regolazione delle svolte a sinistra tramite corsie specializzate va effettuata in rapporto all'entità delle singole manovre.

Sosta

In generale la sosta, ad eccezione di quella di emergenza, non è consentita a lato strada ma in apposite piazzole esterne alla carreggiata.

Carico / Scarico

Il carico/scarico non è di norma consentito lungo la carreggiata.

Circolazione Pedonale e Ciclabile

La circolazione pedonale, dove consentita, di norma avviene lungo la banchina o su eventuali marciapiedi. Gli attraversamenti pedonali devono essere zebrati e eventualmente semaforizzati. L'ubicazione preferenziale degli attraversamenti pedonali è in corrispondenza delle intersezioni. Le piste ciclabili, ove occorrono, possono essere realizzate, oltre che su sede propria, anche con corsie riservate.

Fermate Bus

Le fermate per il trasporto pubblico devono essere organizzate preferibilmente in sede propria.

ART. 9 STRADA LOCALE INTERZONALE – I LIVELLO

Funzioni

Ha la funzione di collegamento tra quartieri limitrofi e tra le zone estreme di quartieri più vasti; distribuisce il traffico delle strade di ordine superiore e raccoglie il traffico delle strade interzonalì di secondo livello e delle strade locali.

Componenti di traffico

Sono ammesse tutte le componenti di traffico. Eventuali restrizioni possono essere introdotte in ragione delle caratteristiche ambientali, dimensionali e strutturali della strada.

Disciplina d'uso

Corsie

Sono strade ad unica carreggiata o a carreggiate separate da spartitraffico, con una o più corsie per senso di marcia, banchine pavimentate e marciapiedi.

Intersezioni

Le intersezioni sono organizzate a raso, semaforizzate o a precedenza. La strada interzonale di I livello gode del diritto di precedenza sulle strade interzonalì di II livello e sulle strade locali; nel caso di un'intersezione tra strade interzonalì, il diritto di precedenza deve essere opportunamente segnalato. La regolazione delle svolte a sinistra tramite corsie specializzate va effettuata in rapporto all'entità delle singole manovre.

Sosta

In relazione ai flussi di traffico coinvolti e alle caratteristiche funzionali e geometriche della strada, possono essere istituiti i seguenti provvedimenti in ordine decrescente di preferenza: divieto di sosta e fermata, divieto di sosta, stalli per motocicli in linea, altre tipologie di sosta. Ove consentita, la sosta può avvenire anche in assenza di corsia di manovra.

Carico / Scarico

Laddove la sosta è consentita, possono essere istituite apposite aree di carico/scarico. In caso di provvedimenti di restrizione alla sosta, il carico/scarico delle merci può essere ammesso al di fuori degli intervalli relativi alle ore di punta della città (di norma 7.30-9.30 e 17.30-19.30) e solamente negli isolati dove tali operazioni sono ritenute compatibili con i flussi veicolari esistenti.

Circolazione Pedonale e Ciclabile

La circolazione pedonale di norma avviene su marciapiedi o su percorsi pedonali adeguatamente segnalati ove esistenti. Gli attraversamenti pedonali devono essere zebrati e eventualmente semaforizzati. L'ubicazione preferenziale degli attraversamenti pedonali è in corrispondenza delle intersezioni. Le piste ciclabili, ove occorrono, possono essere realizzate, oltre che su sede propria, anche con corsie riservate.

Fermate Bus

Le fermate per il trasporto pubblico devono essere organizzate preferibilmente in sede propria. In alcuni casi, a seguito di una opportuna valutazione tecnica dei flussi di traffico e della geometria della strada, è possibile prevedere l'avanzamento del marciapiede (molo di fermata) lungo il solo tratto di fermata, in modo da impedire la sosta dei veicoli in corrispondenza della fermata.

ART. 10 STRADA LOCALE INTERZONALE – II LIVELLO

Funzioni

Ha la funzione di penetrazione nei quartieri; distribuisce il traffico (privato e/o pubblico, quest'ultimo anche in via esclusiva) delle strade di ordine superiore e raccoglie il traffico privato delle strade locali.

Componenti di traffico

Sono ammesse tutte le componenti di traffico. Eventuali restrizioni possono essere introdotte in ragione delle caratteristiche ambientali, dimensionali e strutturali della strada, nonché a seguito della individuazione di Zone a Traffico Limitato (ZTL).

Disciplina d'uso

Corsie

Sono strade ad unica carreggiata, generalmente con una corsia per senso di marcia, banchine pavimentate e, dove possibile, marciapiedi.

Intersezioni

Le intersezioni sono organizzate a raso, semaforizzate o a precedenza. La strada interzonale di II livello gode del diritto di precedenza sulle strade locali; nel caso di un'intersezione tra strade interzonali, il diritto di precedenza deve essere opportunamente segnalato. La regolazione delle svolte a sinistra tramite corsie specializzate va effettuata in rapporto all'entità delle singole manovre.

Sosta

In relazione ai flussi di traffico coinvolti e alle caratteristiche funzionali e geometriche della strada, è consentita la sosta a lato strada, anche in assenza di corsia di manovra.

Carico / Scarico

Laddove la sosta è consentita, possono essere istituite apposite aree di carico/scarico. In caso di provvedimenti di restrizione alla sosta, il carico/scarico delle merci può essere ammesso al di fuori degli intervalli relativi alle ore di punta della città (di norma 7.30-9.30 e 17.30-19.30) e solamente negli isolati dove tali operazioni sono ritenute compatibili con i flussi veicolari esistenti.

Circolazione Pedonale e Ciclabile

La circolazione pedonale di norma avviene su marciapiedi o su percorsi pedonali adeguatamente segnalati ove esistenti. Gli attraversamenti pedonali devono essere zebrati e eventualmente semaforizzati. L'ubicazione preferenziale degli attraversamenti pedonali è in corrispondenza delle

intersezioni. Le piste ciclabili, ove occorrono, possono essere realizzate, oltre che su sede propria, anche con corsie riservate.

Fermate Bus

Le fermate per il trasporto pubblico devono essere organizzate preferibilmente in sede propria. In alcuni casi, a seguito di una opportuna valutazione tecnica dei flussi di traffico e della geometria della strada, è possibile prevedere l'avanzamento del marciapiede (molo di fermata) lungo il solo tratto di fermata, in modo da impedire la sosta dei veicoli in corrispondenza della fermata.

ART. 11 STRADA LOCALE

Funzioni

Ha funzione di servizio diretto agli edifici per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale o terminale degli spostamenti veicolari. In questa categoria rientrano, inoltre, le strade pedonali e le strade destinate prevalentemente al parcheggio dei veicoli.

Componenti di traffico

Sono ammesse tutte le componenti di traffico, ad eccezione del Trasporto Pubblico Locale la cui circolazione, di norma, non è consentita. Eventuali ulteriori restrizioni o deroghe possono essere introdotte in ragione delle caratteristiche ambientali, dimensionali e strutturali della strada, nonché a seguito della individuazione di Zone a Traffico Limitato (ZTL) o Aree Pedonali (AP). Eventuali deroghe al transito del TPL, qualora ritenuto necessario, possono essere introdotte se le condizioni ambientali, dimensionali e strutturali della strada lo consentono.

Disciplina d'uso

Corsie

E' una strada ad unica carreggiata, preferibilmente con banchine pavimentate e/o marciapiedi.

Intersezioni

Le intersezioni sono organizzate a raso; il diritto di precedenza va inteso a destra se non altrimenti segnalato. La scelta della priorità della precedenza va assegnata con riferimento a criteri quali l'entità di traffico, la visibilità e la sicurezza delle manovre. La svolta a sinistra è permessa di norma senza restrizioni.

Sosta

In relazione ai flussi di traffico coinvolti e alle caratteristiche funzionali e geometriche della strada, è consentita la sosta a lato strada, anche in assenza di corsia di manovra. Compatibilmente con le dimensioni della carreggiata vanno individuati il maggior numero possibile di stalli regolari.

Carico / Scarico

Laddove la sosta è consentita, possono essere istituite apposite aree di carico/scarico. In caso di provvedimenti di restrizione alla sosta, il carico/scarico delle merci può essere ammesso solamente negli isolati dove tali operazioni sono ritenute compatibili con i flussi veicolari esistenti.

Circolazione Pedonale e Ciclabile

La circolazione pedonale di norma avviene su marciapiedi o su percorsi pedonali adeguatamente segnalati, ove esistenti. Gli attraversamenti pedonali devono essere zebrati e ubicati preferibilmente in corrispondenza delle intersezioni. Le piste ciclabili, ove occorrono, possono essere realizzate, oltre che su sede propria, anche con corsie riservate.

Fermate Bus

Di norma i mezzi di trasporto pubblico non transitano sulle strade locali.

ART. 12 CORSIE RISERVATE AL TPL

Funzioni

Le corsie riservate al TPL hanno la funzione di consentire un miglioramento della velocità commerciale del servizio di trasporto pubblico, evitando di norma percorsi promiscui con altri veicoli.

Componenti di traffico

La circolazione lungo le corsie riservate al TPL è consentita ai veicoli del trasporto pubblico collettivo (bus) ed individuale (taxi), ai mezzi delle forze dell'ordine, ai mezzi in servizio di emergenza.

La circolazione dei velocipedi è di norma esclusa dalle corsie riservate al TPL. Può essere espressamente ammessa, purchè sussistano le necessarie condizioni di sicurezza.

Il transito (è esclusa la sosta) dei veicoli a servizio di persone invalide con capacità di deambulazione impedita o sensibilmente ridotta è consentito solamente se la destinazione dello spostamento non è raggiungibile attraverso la viabilità ordinaria.

Il transito dei mezzi a servizio del carico/scarico delle merci è consentito di norma dalle ore 21.00 alle ore 7.00; al di fuori di tale intervallo è consentito il transito solo se la destinazione dello spostamento non è raggiungibile attraverso la viabilità ordinaria.

Eventuali deroghe o ulteriori restrizioni possono essere introdotte in ragione delle caratteristiche ambientali, dimensionali e strutturali della strada nonché per garantire la sicurezza della circolazione del servizio di TPL.

Disciplina d'uso

Corsie

Le corsie riservate al servizio del Trasporto Pubblico Locale hanno di norma una larghezza minima non inferiore a 3 m.

Sosta

Sulle corsie riservate al TPL di norma non è consentita la sosta.

Carico / Scarico

Nelle corsie riservate al servizio di trasporto pubblico si ammette di norma la sosta per il carico-scarico delle merci dalle ore 21.00 alle ore 7.00, ove le dimensioni della carreggiata stradale siano tali da consentire il transito senza invadere le eventuali corsie nel senso opposto di marcia, qualora le stesse siano percorse anche dal traffico privato.

Circolazione Pedonale e Ciclabile

Gli attraversamenti pedonali devono essere zebrati e eventualmente semaforizzati. L'ubicazione preferenziale degli attraversamenti pedonali è in corrispondenza delle intersezioni.

Fermate Bus

Le fermate di mezzi pubblici sono consentite.

ART. 13 ZONA A TRAFFICO LIMITATO AD ELEVATA VALENZA PEDONALE

Funzioni

La zona a traffico limitato (ZTL) ad elevata valenza pedonale ha la funzione di garantire uno spazio principalmente interdetto alla circolazione dei veicoli, in grado di assicurare un recupero della vivibilità degli spazi urbani a servizio dei pedoni e dei velocipedi. All'interno delle ZTL ad elevata valenza pedonale possono essere previste corsie riservate al TPL che hanno la funzione di consentire al servizio di trasporto pubblico di penetrare nelle zone della città ad alta concentrazione pedonale, in modo da servire efficacemente tali aree.

Componenti di traffico

La circolazione è vietata a tutti i veicoli ad eccezione di quelli in servizio di emergenza, dei mezzi delle forze dell'ordine, dei velocipedi, dei veicoli a servizio di persone invalide con capacità di deambulazione impedita o sensibilmente ridotta, dei veicoli del trasporto pubblico collettivo (laddove sono previste corsie riservate al TPL), dei veicoli del trasporto pubblico individuale (taxi) e dei veicoli a servizio del carico/scarico delle merci. I veicoli autorizzati a circolare nelle ZTL devono adottare una velocità e un comportamento adeguati al rispetto della mobilità pedonale presente. Eventuali deroghe o ulteriori restrizioni possono essere introdotte in ragione delle caratteristiche ambientali, dimensionali e strutturali della strada.

Disciplina d'uso

Corsie

In questa categoria di strada è prevista l'individuazione di un'apposita corsia (corsia di emergenza) dedicata al transito dei mezzi di soccorso che deve essere permanentemente sgombra da ostacoli. Nel caso in cui sia prevista una corsia riservata al TPL, questa assolve anche le funzioni di corsia di emergenza.

Nel caso di esigenze legate alla mobilità ciclabile, laddove le caratteristiche della strada, i flussi pedonali e l'assetto dell'arredo urbano lo consentono, è possibile individuare un itinerario ciclabile mediante idonea segnaletica.

Sosta

I veicoli a servizio di persone invalide con capacità di deambulazione impedita o sensibilmente ridotta possono effettuare la sosta nelle aree appositamente individuate; al di fuori di tali aree è consentita la fermata e, ad esclusione delle eventuali corsie riservate al TPL, la breve sosta per l'accompagnamento del disabile, senza arrecare intralcio, disagio o pericolo alla circolazione anche pedonale.

Carico / Scarico

Il carico/scarico delle merci può essere consentito durante l'intero arco della giornata o essere limitato a fasce orarie. In presenza di corsie riservate al TPL, si ammette di norma su di esse il carico-scarico delle merci dalle ore 21.00 alle ore 7.00.

È consentita la sosta operativa dei veicoli destinati al carico/scarico delle merci nelle aree appositamente individuate o al fuori di queste, senza arrecare intralcio, disagio o pericolo alla circolazione anche pedonale.

Circolazione Pedonale e Ciclabile

La circolazione pedonale è consentita su tutta la sede stradale, ad eccezione delle eventuali corsie riservate al TPL.

I velocipedi devono comunque adottare una velocità e un comportamento adeguati al rispetto della mobilità pedonale presente.

Nel caso di esigenze legate alla mobilità ciclabile laddove, in base alle caratteristiche dell'area, i flussi pedonali e l'assetto urbano lo consentano, è possibile individuare itinerari ciclo-pedonali mediante idonea segnaletica.

Fermate Bus

Le fermate del trasporto pubblico locale sono consentite laddove sono individuate le corsie riservate al TPL.

ART. 13/bis ZONA A TRAFFICO LIMITATO DI PENETRAZIONE A VALENZA PEDONALE

Funzioni

La zona a traffico limitato (ZTL) di penetrazione a valenza pedonale ha la funzione di garantire uno spazio principalmente interdetto alla circolazione dei veicoli, in grado di assicurare però l'avvicinamento all'area pedonale di persone con disabilità motorie.

Componenti di traffico

La circolazione è vietata a tutti i veicoli ad eccezione di quelli in servizio di emergenza, dei mezzi delle forze dell'ordine, dei velocipedi, dei veicoli a servizio di persone invalide con capacità di deambulazione impedita o sensibilmente ridotta, ed eventualmente dei veicoli al servizio del carico/scarico delle merci solamente in presenza di un'elevata concentrazione di attività commerciali. I veicoli autorizzati a circolare nelle ZTL devono adottare una velocità e un comportamento adeguati al rispetto della mobilità pedonale presente.

Eventuali deroghe o ulteriori restrizioni possono essere introdotte in ragione delle caratteristiche ambientali, dimensionali e strutturali della strada.

Disciplina d'uso

Corsie

In questa categoria di strada è prevista l'individuazione di un'apposita corsia (corsia di emergenza) dedicata al transito dei mezzi di soccorso che deve essere permanentemente sgombra da ostacoli.

Nel caso di esigenze legate alla mobilità ciclabile, laddove le caratteristiche della strada, i flussi pedonali e l'assetto dell'arredo urbano lo consentono, è possibile individuare un itinerario ciclabile mediante idonea segnaletica.

Sosta

La sosta è di norma vietata a tutti i veicoli ad eccezione di quelli in servizio di emergenza e dei velocipedi.

Ai veicoli a servizio di persone invalide con capacità di deambulazione impedita o sensibilmente ridotta è consentita la fermata e la breve sosta per l'accompagnamento del disabile, senza arrecare intralcio, disagio o pericolo alla circolazione anche pedonale.

Carico / Scarico

L'accesso ai veicoli per il carico/scarico delle merci non è di norma consentito.

Eventuali deroghe per l'accesso e la sosta operativa, in base a quanto previsto dall'art. 135 del D.P.R. n. 495 del 16/12/1992, possono essere concesse ai

veicoli di peso e dimensioni adeguate, se le caratteristiche dell'area lo consentono e in limitate fasce orarie .

Circolazione Pedonale e Ciclabile

E' consentita su tutta la sede stradale.

I velocipedi devono comunque adottare una velocità e un comportamento adeguati al rispetto della mobilità pedonale presente.

Nel caso di esigenze legate alla mobilità ciclabile laddove, in base alle caratteristiche dell'area pedonale, i flussi pedonali e l'assetto urbano lo consentano, è possibile individuare itinerari ciclo-pedonali mediante idonea segnaletica.

Fermate Bus

La circolazione è vietata a tutti i veicoli per il trasporto collettivo.

ART. 13/ter ZONA A TRAFFICO LIMITATO DI PENETRAZIONE A VALENZA PEDONALE E COMMERCIALE

Funzioni

La zona a traffico limitato (ZTL) di penetrazione a valenza pedonale e commerciale ha la funzione di garantire uno spazio principalmente interdetto alla circolazione dei veicoli, in grado di assicurare però l'avvicinamento all'area pedonale di persone con disabilità motorie e degli utenti delle attività commerciali presenti.

Componenti di traffico

La circolazione è vietata a tutti i veicoli ad eccezione di quelli in servizio di emergenza, dei velocipedi e dei veicoli privati o del trasporto pubblico individuale (taxi), a servizio di persone invalide con capacità di deambulazione impedita o sensibilmente ridotta.

I veicoli autorizzati a circolare nelle ZTL devono adottare una velocità e un comportamento adeguati al rispetto della mobilità pedonale presente.

Eventuali deroghe o ulteriori restrizioni possono essere introdotte in ragione delle caratteristiche ambientali, dimensionali e strutturali della strada.

Ulteriori deroghe o restrizioni possono essere introdotte per gli altri utenti in fasce orarie e con modalità regolamentate a tutela della valenza pedonale.

Disciplina d'uso

Corsie

In questa categoria di strada è prevista l'individuazione di un'apposita corsia (corsia di emergenza) dedicata al transito dei mezzi di soccorso che deve essere permanentemente sgombra da ostacoli. Nel caso di esigenze legate alla mobilità ciclabile, laddove le caratteristiche della strada, i flussi pedonali e l'assetto dell'arredo urbano lo consentono, è possibile individuare un itinerario ciclabile mediante idonea segnaletica.

Sosta

La sosta è di norma vietata a tutti i veicoli ad eccezione di quelli in servizio di emergenza e dei velocipedi.

Ai veicoli a servizio di persone invalide con capacità di deambulazione impedita o sensibilmente ridotta è consentita la fermata e la breve sosta per l'accompagnamento del disabile, senza arrecare intralcio, disagio o pericolo alla circolazione anche pedonale.

Carico / Scarico

Il carico/scarico delle merci può essere consentito durante l'intero arco della giornata o essere limitato a fasce orarie. È consentita la sosta operativa dei veicoli destinati al carico/scarico delle merci nelle aree appositamente

individuate o al fuori di queste, senza arrecare intralcio, disagio o pericolo alla circolazione anche pedonale.

Circolazione Pedonale e Ciclabile

E' consentita su tutta la sede stradale. I velocipedi devono comunque adottare una velocità e un comportamento adeguati al rispetto della mobilità pedonale presente.

Fermate Bus

La circolazione è vietata a tutti i veicoli per il trasporto collettivo.

ART. 14 AREA PEDONALE

Funzioni

L'Area Pedonale ha la funzione di garantire uno spazio interdetto alla circolazione dei veicoli, in grado di assicurare un recupero della vivibilità degli spazi urbani a servizio dei pedoni e dei velocipedi.

Componenti di traffico

La circolazione è vietata a tutti i veicoli ad eccezione di quelli in servizio di emergenza e dei velocipedi.

Eventuali deroghe o ulteriori restrizioni possono essere introdotte in ragione delle caratteristiche ambientali, dimensionali e strutturali della strada.

Per favorire l'accessibilità dei veicoli a servizio di persone invalide con capacità di deambulazione impedita o sensibilmente ridotta, è opportuno individuare un numero adeguato di stalli riservati a tale categoria nelle zone immediatamente adiacenti alle aree pedonali. Inoltre, possono essere accordati limitati e specifici permessi temporanei a veicoli a servizio di persone invalide con capacità di deambulazione impedita o sensibilmente ridotta, in base ad accertate necessità e se le caratteristiche dell'area lo consentono.

Disciplina d'uso

Corsie

In questa categoria di strada è prevista l'individuazione di una apposita corsia dedicata al transito dei mezzi di soccorso che deve essere permanentemente sgombra da ostacoli.

Nel caso di esigenze legate alla mobilità ciclabile, laddove le caratteristiche della strada, i flussi pedonali e l'assetto dell'arredo urbano lo consentono, è possibile individuare un itinerario ciclabile mediante idonea segnaletica.

Sosta

La sosta è di norma vietata a tutti i veicoli ad eccezione di quelli in servizio di emergenza e dei velocipedi, purchè non intralcino la circolazione pedonale

Nel caso in cui sia consentito l'accesso dei veicoli al servizio di persone con limitate e impedito capacità motorie nell'area pedonale, è ammessa la sola temporanea fermata dei veicoli degli stessi purchè non sia di intralcio, alla circolazione delle componenti di traffico a cui è consentita l'accessibilità nell'area pedonale.

Carico / Scarico

L'accesso ai veicoli per il carico/scarico delle merci non è di norma consentito fatte salve eventuali modifiche alla legislazione nazionale vigente.

Circolazione Pedonale e Ciclabile

Consentita su tutta la sede stradale. I velocipedi devono comunque adottare una velocità e un comportamento adeguati al rispetto della mobilità pedonale presente.

Nel caso di esigenze legate alla mobilità ciclabile laddove, in base alle caratteristiche dell'area pedonale, i flussi pedonali e l'assetto urbano lo consentano, è possibile individuare itinerari ciclo-pedonali anche mediante idonea segnaletica.

Fermate Bus

La circolazione è vietata a tutti i veicoli per il trasporto collettivo, fatte salve eventuali deroghe previste dalle norme sovraordinate.

TITOLO V

ORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE E DELLA SOSTA

ART. 15 SOSTA IN CARREGGIATA

Gli standard dimensionali per la disposizione della sosta individuano le dimensioni minime da rispettare per la salvaguardia della funzione di sosta e contemporaneamente per garantire la funzione di circolazione dei veicoli e dei pedoni, nonché le dimensioni cui fare riferimento.

Sono considerate le seguenti tre principali disposizioni degli stalli rispetto alla sede stradale:

- longitudinale (L): gli stalli sono disposti parallelamente alla direzione di marcia dei veicoli; hanno larghezza minima pari a 2,00 metri (eccezionalmente 1,80 m) e lunghezza minima pari a 5,00 metri (riducibile a 4,80 metri in casi particolari);
- a spina di pesce (S): gli stalli sono disposti a 45° rispetto alla direzione di marcia dei veicoli (stalli di larghezza minima 2,30 m e lunghezza minima pari a 4,80 m); per questa disposizione possono anche essere considerate varianti a 60° (stalli di larghezza di 2,30 m e lunghezza minima pari a 4,80 m), a 30° (stalli di larghezza di 2,30 m e lunghezza minima pari a 4,50 m) o altra inclinazione con profondità variabile in relazione all'inclinazione;
- a pettine (P): gli stalli sono disposti ortogonali alla direzione di marcia dei veicoli, hanno larghezza minima pari a 2,30 m e lunghezza minima pari a 5,00 m, riducibile a 4,80 m in casi particolari).

La delimitazione degli stalli di sosta (o dell'area complessiva dedicata alla sosta) mediante strisce orizzontali è obbligatoria ovunque gli stalli siano disposti a spina o a pettine ed è raccomandata nella Strade Interzonalì quando gli stalli siano disposti longitudinalmente.

Stalli riservati ai veicoli a servizio di persone invalide con capacità di deambulazione impedita o sensibilmente ridotta

Per quanto riguarda le caratteristiche e gli standard dimensionali di tali stalli valgono le prescrizioni degli schemi grafici contenuti nel Codice della Strada e nel Relativo Regolamento di Attuazione. Gli stalli devono essere ubicati preferibilmente in aderenza ai principali percorsi e aree pedonali e nelle vicinanze degli accessi di edifici pubblici e servizi di pubblico interesse. Nell'ambito delle attrezzature per la sosta a pagamento devono essere previsti, nella misura di

I ogni 50 o frazione di 50, posti auto riservati gratuitamente ai veicoli al servizio di persone invalide con capacità di deambulazione impedita o sensibilmente ridotta.

Spazi di manovra

In alcune strade può essere realizzata esternamente alla carreggiata un'area di sosta laterale e un'apposita corsia di manovra. La larghezza di tale corsia deve essere determinata in funzione dello schema attuato nella disposizione degli stalli, come riportato nel seguente prospetto:

- stalli longitudinali: larghezza minima della corsia di manovra 3,50 m (riducibile a 3,00 m per esigenze particolari);
- stalli a pettine: larghezza minima della corsia di manovra 6,00 m (riducibile a 5,00 m in casi particolari);
- stalli a spina (60°): larghezza minima della corsia di manovra 4,20 m (per inclinazioni inferiori la larghezza può essere progressivamente ridotta fino a 3,5 m).

Tipologia di stalli

La disposizione e quindi il numero di stalli disponibili per la sosta veicolare è definito, lungo gli archi in cui la sosta è ammessa, in sede di PPTU. Data la larghezza della carreggiata e fissato lo spazio da destinare alla sosta veicolare, si cercherà la disposizione ottimale degli stalli in funzione della loro dimensione e della larghezza corsia di manovra necessaria agli stessi, in modo da rendere massima l'offerta di sosta.

Stalli per motocicli

Gli stalli per motocicli possono disporsi a pettine, a spina di pesce o in linea.

Se l'ingombro del motociclo parcheggiato a pettine risulta tale da ridurre la larghezza del modulo di corsia al di sotto della larghezza necessaria per la data tipologia di strada, si impone la disposizione degli stalli per motocicli a spina di pesce con una opportuna inclinazione.

Nel caso di stalli in linea, per assicurare il parcheggio del motociclo parallelamente all'asse stradale e quindi l'inserimento integrale del motociclo all'interno della sagoma rettangolare dello stallo, si propone una dimensione degli stalli pari a m 0,70 x 2,30. Tale tipologia di sosta può avere anche la funzione di disincentivare la sosta abusiva sulle strade più importanti e quindi ottenere un benefico effetto sulla circolazione veicolare.

ART. 16 PASSI CARRABILI

Per quanto riguarda la procedura autorizzativa e la concessione di Passi Carrabili si rimanda all'art. 22 del Codice della Strada ed al relativo regolamento di attuazione.

ART. 17 RAMPE E ACCESSI AD AUTORIMESSE E PARCHEGGI PRIVATI

Per quanto riguarda le dimensioni da garantire per accessi e rampe di autorimesse e parcheggi privati, valgono di norma le seguenti prescrizioni che si applicano, in relazione alle rampe, dalla pubblica via fino al primo piano utile di parcheggio, interno all'autorimessa/impianto:

- larghezza minima per rampe/accessi in senso unico di marcia: 3,5 m;
- larghezza minima per rampe/accessi in doppio senso di marcia: 4,5 m (fino a 9 posti auto), 5,0 m (da 10 a 50 posti auto), 5,5 m (oltre i 50 posti auto);
- per autorimesse e parcheggi con un numero di stalli superiori a 200 veicoli, ingressi ed uscite devono essere di norma fisicamente separati.

Eventuali deroghe sulla larghezza minima dei varchi di accesso potranno essere concesse esclusivamente su edifici esistenti, per motivi paesaggistico/monumentali, regolamentari o per esigenze strutturali.

ART. 18 PERCORSI E ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

Percorsi pedonali

Caratteristiche dimensionali

I percorsi devono avere un andamento il più possibile regolare ed essere privi di strozzature ed ostacoli, sia sul piano orizzontale che su quello verticale. Su ogni tipo di strada devono essere realizzati percorsi pedonali; la loro larghezza minima di riferimento è fissata in 1,50 m, con tratti più ampi nei tratti a più intenso traffico pedonale; inoltre, i percorsi pedonali devono essere sgombri da ostacoli fino ad una altezza minima di 2,20 m. La larghezza dei marciapiedi va considerata al netto sia di strisce e alberature, sia di occupazioni di suolo pubblico impegnative: edicole di giornali, cabine telefoniche, ecc.. Su di essi possono, comunque, trovare collocazione alcuni servizi di modesto impegno: centralini semaforici, colonnine di chiamata di soccorso, idranti, pali e supporti per l'illuminazione e per la segnaletica verticale. Tali servizi devono essere collocati in modo da non creare intralcio al flusso pedonale ed in particolare al transito dei disabili.

Eventuali deroghe sulla larghezza minima dei percorsi pedonali possono essere introdotte esclusivamente in ragione delle caratteristiche ambientali, dimensionali e strutturali della strada, garantendo comunque le condizioni minime di sicurezza e il transito delle persone disabili.

Dislivello

Il dislivello tra il piano del marciapiede e le zone carrabili ad esso adiacenti non deve superare di norma i 15 cm; i marciapiedi devono essere protetti da idoneo parapetto nel caso in cui il dislivello rispetto al piano carrabile sia superiore a 20 cm. Inoltre, nel caso di dislivello molto ridotto, è buona regola che la differenza di quota senza ricorso a rampe non superi i 2,5 cm, e che, in questo caso, tale gradino sia arrotondato a regola d'arte.

Pavimentazione

La pavimentazione delle aree e percorsi pedonali deve essere in materiale compatto ed antisdrucchiolevole. Inoltre, negli spazi privi di riferimenti fisici continui quali piazze o slarghi e in corrispondenza delle fermate BUS e degli attraversamenti pedonali, è ammesso completare la pavimentazione con materiali differenziati e colorazioni tali da facilitare l'orientamento dei disabili e ipovedenti. Non sono ammesse fessure (griglie e altri manufatti) con larghezza o diametro superiore a 2 cm; le griglie vanno disposte ortogonalmente al senso di marcia.

Particolare attenzione deve essere posta nella definizione della pendenza trasversale per consentire un'adeguata percorribilità ai disabili.

Protezione

I percorsi pedonali situati a lato di corsie riservate ai mezzi di trasporto pubblico possono eventualmente essere protetti da idonei elementi parapedonali. Analoghi sistemi di protezione laterali possono essere applicati nel caso di mancato rispetto del divieto di sosta su percorso pedonale.

Per marciapiedi protetti si intendono le corsie pedonali dotate, in corrispondenza del lato prospiciente le carreggiate veicolari, di elementi fisici (guard-rail, cordoli, fittoni, reti, ecc.) la cui altezza, lungo tutto il marciapiede, non consenta agli autoveicoli di portarsi su tale zona pedonale. Sono altresì da considerarsi marciapiedi protetti quelli non a diretto contatto con le carreggiate dove transitano gli autoveicoli. Tutti i marciapiedi ed i passaggi pedonali che si affacciano su carreggiate sottostanti debbono essere muniti di opportuna rete di protezione.

Attraversamenti pedonali

Caratteristiche dimensionali

Gli attraversamenti pedonali possono essere a raso non semaforizzati, a raso semaforizzati e a livelli sfalsati.

Nel caso di attraversamenti non semaforizzati, oltre alla segnaletica verticale di attenzione e localizzazione, ove prevista dal Codice della Strada, può essere impiegata una segnaletica orizzontale di tipo ottico e acustico come precisato nel presente regolamento. Gli attraversamenti a raso sono evidenziati da zebraure di larghezza adeguata secondo quanto previsto dal vigente Codice della Strada.

La larghezza delle strisce e degli intervalli è di 50 cm. La larghezza degli attraversamenti pedonali deve essere comunque commisurata all'entità del flusso pedonale. Per favorire la circolazione dei pedoni, gli attraversamenti a raso vanno realizzati prevedendo, sull'intera larghezza del percorso pedonale opportune rampe ed inviti ai cigli dei marciapiedi con pendenza consigliata pari a 8%.

Gli attraversamenti localizzati presso le fermate del TPL, qualora non regolati da semaforo, devono di norma essere collocati posteriormente rispetto alla fermata del bus.

Sulle strade dove è consentita la sosta laterale, al fine di garantire la mutua visibilità tra i pedoni che si accingono ad impegnare la carreggiata e le automobili in movimento, l'attraversamento pedonale può essere preceduto, nel senso di marcia dei veicoli, da una striscia a zig-zag di lunghezza commisurata alla distanza di visibilità. Su tale striscia è vietata la sosta. In alternativa, nel caso di percorsi pedonali rialzati rispetto al piano viabile, i marciapiedi possono essere avanzati verso l'attraversamento pedonale fino al limite degli stalli di sosta.

Isole salvagente

Le isole salvagente di norma devono garantire una larghezza minima utile alla sosta dei pedoni e comunque non inferiore a 1,20 m; le dimensioni dell'isola vanno comunque commisurate al flusso pedonale previsto; inoltre, è buona norma siano interrotte in corrispondenza delle strisce pedonali zebrate per una larghezza pari a quella dell'attraversamento pedonale, per permettere un attraversamento continuo a livello della pavimentazione stradale. In funzione dei flussi di traffico veicolare è consigliabile introdurre isole salvagente sfalsate al fine della sicurezza degli attraversamenti pedonali.

ART. 19 PERCORSI E ATTRAVERSAMENTI CICLABILI

Percorsi ciclabili

Gli itinerari ciclabili comprendono le seguenti tipologie di offerta, riportate qui in ordine decrescente rispetto alla sicurezza che le stesse offrono per l'utenza ciclistica:

- piste ciclabili in sede propria (sede fisicamente separata da quelle relative ai veicoli a motore e pedoni attraverso idonei spartitraffico longitudinali);
- piste ciclabili su corsia riservata (ricavata dal marciapiede o dalla carreggiata stradale);
- percorsi promiscui pedonali e ciclabili;
- percorsi promiscui ciclabili e veicolari.

Il PGTU, in sede di previsione, si limita a definire la rete degli itinerari ciclabili. L'esatta individuazione della tipologia di offerta va definita in fase attuativa.

Caratteristiche geometriche

Larghezza delle corsie: la larghezza minima di una corsia ciclabile, comprese le strisce di margine, è di 1,50 m. Tale larghezza può essere ridotta fino a 1,25 m; nel caso di due corsie contigue la larghezza minima complessiva è di 2,50 m (per brevi tratti tale larghezza può essere ridotta a 2,00 m).

Nel caso di pista ciclabile in sede propria, la separazione con la carreggiata deve essere di norma larga almeno 0,50 m.

La pendenza longitudinale delle piste ciclabili è preferibile non superi il 5%; tale valore può essere superato in casi particolari (come ad esempio nel caso delle rampe per gli attraversamenti a livelli sfalsati) o per tratti più lunghi a causa della particolare orografia del territorio. I raggi di curvatura planimetrici (valutati rispetto al ciglio interno della pista) è preferibile risultino in ogni caso superiori a 5 m; in aree di intersezione e in punti particolarmente vincolati, i raggi di curvatura possono essere ridotti a 3 m, purché sia garantita la visuale libera e la curva venga segnalata opportunamente.

Pavimentazione e arredi

Deve essere curata in modo particolare la realizzazione della sovrastruttura in modo da garantire condizioni di massima regolarità.

All'interno della pista ciclabile, deve essere evitata la posa in opera di griglie per la raccolta delle acque meteoriche con elementi paralleli alla direzione di marcia. Inoltre, si consiglia di seguire i seguenti orientamenti tecnici:

- lo strato di usura delle piste ciclabili si realizza di norma in conglomerato bituminoso , con l'eventuale utilizzo di resine colorate o altri materiali da applicare sulla superficie nei punti critici quali, ad esempio, attraversamenti, incroci e zone di conflitto con altri flussi veicolari, mentre i percorsi pedonali vengono differenziati, ove possibile, tramite una diversa pavimentazione ; ogni cambio di direzione della pista va segnalato con apposita segnaletica stradale ;
- lungo gli itinerari ciclabili va riportato sulla superficie il pittogramma con il simbolo della bicicletta ad ogni ingresso della pista ciclabile e nei punti di conflitto (quali, ad esempio, i passi carrai...), con la ripetizione di tale simbolo ad intervalli di 30-50 m lungo l'intero percorso, salvo che situazioni particolari lo sconsiglino.

Attraversamenti ciclabili

Gli attraversamenti ciclabili garantiscono la continuità di una pista ciclabile in un'area di intersezione. Gli attraversamenti a raso sono contraddistinti mediante adeguata segnaletica verticale e orizzontale così come previsto dal Codice della Strada. In particolare, gli attraversamenti ciclabili sono evidenziati mediante due strisce bianche discontinue di dimensioni 50x50 cm; la distanza minima tra i bordi interni delle strisce trasversali è di 1 m per gli attraversamenti a senso unico e di 2 m per gli attraversamenti a doppio senso. In caso di attraversamento ciclabile contiguo ad un attraversamento pedonale, è sufficiente evidenziare con la striscia discontinua solo la parte non adiacente all'attraversamento pedonale. In questo ultimo caso le piste ciclabili su corsia riservata devono in genere affiancarsi al lato interno agli attraversamenti pedonali, in modo da istituire per i ciclisti la circolazione a rotatoria con senso unico antiorario sull'intersezione. In tali attraversamenti si raccomanda che l'eventuale isola salvagente abbia una larghezza non inferiore a 2,0 m. Sulle strade dove è consentita la sosta laterale, al fine di garantire la mutua visibilità tra i ciclisti e le automobili in movimento, l'attraversamento ciclabile può essere preceduto sulla destra da una striscia a zig zag di lunghezza commisurata alla distanza di visibilità; su tale striscia è vietata la sosta.

Aree di parcheggio

Ogni pista ciclabile deve essere dotata di idonee aree per la sosta dei velocipedi. L'ubicazione ottimale deve essere ricercata in funzione dei poli attrattori e dello spazio disponibile; tali spazi di sosta non devono in alcun modo essere causa di intralcio o pericolo per la circolazione di pedoni, biciclette e autoveicoli. Sono da privilegiare per la sosta aree coperte o in cui una eventuale copertura ben si integri con il contesto circostante.

ART. 20 PERCORSI PEDONALI E CICLABILI IN PROMISCUO

I percorsi pedonali e ciclabili in promiscuo trovano ideale ma non esclusiva collocazione all'interno dei parchi, giardini pubblici, aree pedonali e simili. Tali percorsi possono essere realizzati anche per garantire la continuità della rete pedonale e ciclabile urbana, qualora l'entità dei flussi interessati risulti compatibile con la sicurezza di pedoni e ciclisti.

ART. 21 CARICO E SCARICO DELLE MERCI

In qualunque situazione e su ogni tipo di strada il carico e lo scarico delle merci deve essere effettuato senza arrecare intralcio, disagio o pericolo alla circolazione stradale. Il mezzo interessato deve sostare negli spazi destinati alla sosta o in quelli specifici per il carico/scarico, ove esistenti, e senza occupare marciapiedi e piste ciclabili; la sosta può essere ammessa in carreggiata, ma in particolari orari e in modo differenziato in funzione della categoria di strada in questione.

Gli effetti degli ingombri dei veicoli adibiti al trasporto delle merci risultano variabili in funzione delle caratteristiche geometriche e di traffico delle strade interessate e degli orari in cui le soste avvengono. Per questo motivo risulta ragionevole differenziare le modalità di sosta per il carico e scarico in funzione di queste due variabili, tenuto conto della classificazione funzionale della rete stradale.

L'istituzione di un'area destinata al carico/scarico delle merci deve essere effettuata in base a criteri di interesse pubblico o sulla base di richieste formulate da un congruo numero di esercizi commerciali.

ART. 22 MODERAZIONE DELLA VELOCITA' E AREE SENSIBILI

Nell'ambito dei Piani Particolareggiati, è possibile individuare aree della città che escludano le Strade Locali Interzonalì e che possono essere classificate come Zone 30, Isole Ambientali, Aree Residenziali. I Piani Particolareggiati definiscono le caratteristiche di tali aree, le componenti di traffico ammesse e le norme comportamentali. In tali piani potranno essere previste anche particolari limitazioni o cautele da adottare nei pressi di edifici scolastici, di culto, ricreatori, ecc.

Ai fini della moderazione della velocità sono ammissibili di norma gli interventi di seguito descritti.

Bande trasversali ad effetto ottico e acustico

Su tutte le strade, su tutta la larghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato, si possono porre in opera dispositivi per il rallentamento della velocità costituiti da bande trasversali ad effetto ottico o acustico.

I sistemi ad effetto ottico sono realizzati mediante applicazione in serie di almeno quattro strisce bianche rifrangenti con larghezza crescente nel senso di marcia e distanziamento decrescente. La prima striscia può avere indicativamente una larghezza di 20 cm, le successive da realizzarsi con un incremento di almeno 10 cm nella larghezza.

I sistemi ad effetto acustico sono realizzati mediante irruvidimento della pavimentazione stradale ottenuta con la scarificazione della stessa o con l'applicazione di strati sottili di materiale in rilievo in aderenza, eventualmente integrato con dispositivi rifrangenti. Tali dispositivi possono anche produrre effetti vibratori di intensità proporzionale alla velocità di transito.

Tali dispositivi possono essere utilizzati lungo le strade locali interzonalì o locali.

Chicane

Tale accorgimento consiste nella realizzazione di opportuni disassamenti delle corsie rispetto all'asse stradale; si può applicare in corrispondenza di lunghi tratti rettilinei o in prossimità di luoghi particolarmente affollati. Il disassamento induce una riduzione di velocità e si può ottenere anche mediante il parcheggio alternato (nelle strade in cui la sosta è permessa in carreggiata).

Tali dispositivi possono essere utilizzati lungo le strade locali.

Strade a fondo cieco

La strada a fondo cieco si utilizza principalmente nei quartieri residenziali e permette di impedire in modo efficace il traffico di attraversamento a favore della mobilità pedonale.

Tali dispositivi possono essere utilizzati lungo le strade locali.

Isole salvagente

L'isola salvagente svolge la duplice funzione di protezione dei pedoni e di moderazione della velocità, costituendosi come restringimento fisico e visivo al campo stradale.

Tali dispositivi possono essere utilizzati lungo le strade locali interzonali o locali.

Strettoie

E' possibile realizzare opportuni restringimenti puntuali della carreggiata fino ad una larghezza minima di 3,00 m. La lunghezza massima della strettoia è di 10 m. Tali restringimenti sono regolati a senso unico alternato a vista.

Tali dispositivi possono essere utilizzati lungo le strade locali.

Dissuasori di sosta ed elementi di arredo stradale

I dissuasori di sosta sono dispositivi atti ad impedire la sosta di veicoli in aree determinate. Essi possono essere utilizzati per costituire un impedimento materiale alla sosta abusiva. Tali dispositivi possono utilmente e preferibilmente armonizzarsi con gli arredi stradali ed assolvere assieme a questi ultimi anche a funzioni accessorie quali la delimitazione di zone e percorsi pedonali, delle zone verdi, delle aiuole e degli spazi destinati ad altri usi. I dissuasori e gli elementi di arredo stradale vanno collocati al di fuori della carreggiata.

Possono essere, inoltre, introdotte come sistemi di moderazione della velocità pedane rialzate consistenti in una sopraelevazione della carreggiata stradale con rampe di raccordo di pendenza adeguata alla tipologia di strada e alle componenti di traffico che la percorrono, nonché dossi artificiali da installarsi secondo quanto previsto dal vigente art. 179 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada e comunque previo parere dei Servizi/Enti competenti.

TITOLO VI

DISCIPLINA PER LE OCCUPAZIONI DELLA SEDE STRADALE

ART. 23 DEFINIZIONI E COMPORTAMENTI GENERALI

Il presente Regolamento Viario indica le norme generali di carattere operativo affinché, in seguito all'occupazione di spazi, non vengano meno le condizioni di sicurezza per tutte le categorie di fruitori della strada. Sono comunque esaminate le sole occupazioni che possono produrre effetti sulla viabilità pedonale e veicolare circostante.

Il rilascio della concessione è subordinato al rispetto delle norme del Codice della Strada e del suo Regolamento di esecuzione, nonché agli altri regolamenti esistenti anche a livello comunale (Regolamento Edilizio, Regolamento per le occupazioni di suolo pubblico, Regolamento del Verde Pubblico, Regolamento sulla Pubblicità lungo le strade, ecc.).

ART. 24 INSTALLAZIONI PUBBLICITARIE

La collocazione di impianti quali insegne, cartelli, striscioni, stendardi, ecc. è disciplinata dall' art. 23 del Codice della Strada e dal relativo regolamento di attuazione, nonché dal "Regolamento Comunale sulla pubblicità lungo le strade o in vista di esse nel territorio del Comune di Trieste".

ART. 25 CHIOSCHI, EDICOLE, CABINE

Il collocamento di strutture che determinano occupazione permanente di suolo pubblico o privato per funzioni di servizio deve rispettare le seguenti indicazioni.

Qualora le strutture siano collocate nelle aree pedonali, esse devono garantire il passaggio dei pedoni, rispettare le corsie di emergenza, permettere le manovre per i portatori di handicap e garantire, in funzione del grado di attrazione, la sosta dei fruitori affinché questi non intralcino la circolazione. L'occupazione dei marciapiedi da parte di chioschi ed edicole può essere consentita fino ad un massimo della metà della loro larghezza, garantendo una zona per la circolazione dei pedoni larga di norma almeno 2 m, con possibilità nelle zone di rilevanza storico-ambientale, di ridurre tale larghezza a 1,50 m come disciplinato nel Regolamento "Dehors".

E' vietata la collocazione di chioschi, edicole e cabine in carreggiata o su aree dedicate alla sosta.

ART. 26 RIFIUTI URBANI

Il regolamento non disciplina l'esatta collocazione dei cassonetti per la raccolta anche differenziata dei rifiuti solidi urbani, che possono essere collocati ovunque lungo le strade nel rispetto del Codice della Strada, del presente regolamento e delle aree con altre destinazioni in base a quanto definito dalle relative ordinanze in linea di viabilità.

I cassonetti devono essere collocati in genere fuori dalla carreggiata in modo, comunque, da non arrecare intralcio o pericolo alla circolazione di veicoli e pedoni, con particolare attenzione alla mobilità dei disabili. Ove il cassonetto venga collocato ai margini della carreggiata, l'area di ubicazione dello stesso deve essere delimitata con segnaletica orizzontale conforme al Codice della Strada. In questo caso i cassonetti devono essere posizionati esternamente agli stalli istituiti mediante ordinanza, riservati ad esempio al carico/scarico delle merci, alle persone disabili, ai consoli, alle fermate bus, ai taxi, etc.

I cassonetti devono essere posizionati di norma fuori dalla carreggiata nelle Strade Locali Interzonali. E' ammesso il posizionamento dei cassonetti in carreggiata nelle Strade Locali qualora di norma vi sia ammessa la sosta. Ove il cassonetto occupi il marciapiede anche parzialmente, il percorso pedonale deve comunque garantire una larghezza minima di 1,5 metri, riducibile solo in caso di effettiva necessità o qualora il percorso pedonale sia comunque limitato da altri elementi. Inoltre i cassonetti non possono essere posizionati sui marciapiedi dove si trovano o sono previsti i percorsi "pedibus" ed in corrispondenza delle fermate bus.

Il prelievo dei rifiuti deve essere eseguito in modo da minimizzare l'impatto sul traffico cittadino.

Qualora i cassonetti siano collocati nelle vicinanze degli attraversamenti pedonali, al fine di garantire la mutua visibilità tra i pedoni che si accingono ad impegnare la carreggiata ed i veicoli in movimento, i cassonetti dovranno venir posizionati ad una distanza dall'attraversamento pedonale commisurata alla "distanza di visibilità". Inoltre, allo scopo di garantire la massima visibilità da parte degli utenti della strada, i cassonetti non possono essere posizionati prima degli accessi stradali, compresi i passi carrabili, considerando il senso di marcia.

ART. 27 CANTIERI STRADALI

Tranne che per gli interventi di emergenza, è vietato eseguire opere e aprire cantieri stradali, anche temporanei, sulle strade, loro pertinenze e fasce di rispetto e di visibilità senza preventiva autorizzazione della competente autorità proprietaria della strada.

L'occupazione della sede stradale è autorizzata sulle strade interzonali a condizione che venga predisposto un itinerario alternativo per il traffico.

Chiunque esegua lavori o depositi materiale sulle aree destinate alla circolazione o alla sosta di veicoli e di pedoni deve adottare gli accorgimenti necessari per garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione, compreso il mantenimento della segnaletica in efficienza, sia di giorno che di notte.

Nel caso di cantieri che interessino la viabilità primaria, i lavori devono essere possibilmente svolti in più turni, utilizzando l'intero arco della giornata, e possibilmente nei giorni di minimo impegno della strada da parte dei flussi veicolari.

In tutti i casi di lavori che provochino la soppressione totale (o parziale) di una o più corsie, è necessario allegare alla domanda di ordinanza anche un piano che indichi gli accorgimenti idonei per ridurre il disagio degli utenti della strada e dei residenti.

Nel caso di riduzione temporanea della sede viaria, è necessaria la presenza di personale e/o attrezzature idonee per la regolazione dei flussi secondo le esigenze della circolazione.

Gli accorgimenti necessari alla sicurezza della circolazione nel tratto di strada che precede un cantiere o una zona di deposito, consistono in un segnalamento adeguato alle velocità consentite ai veicoli, alle dimensioni della deviazione, al tipo di strada e alle condizioni del traffico.

Nel caso di scavi in prossimità di alberature, dovranno essere rispettate le norme tecniche per la disciplina e la salvaguardia del verde; l'inizio dei lavori dovrà essere comunicato con congruo anticipo al competente servizio per le necessarie verifiche.

Nel caso di scavi in prossimità di spire per il rilevamento del traffico o di impianti semaforici, dovranno essere presi contatti con i gestori del sistema semaforico per le opportune prescrizioni e verifiche.

La segnaletica di sicurezza dei lavori deve comprendere speciali accorgimenti per l'incolumità dei pedoni che transitano in prossimità del cantiere. Se il marciapiede è stato occupato dal cantiere o non esiste, occorre delimitare e proteggere un corridoio di transito pedonale di larghezza di almeno 1 metro e comunque proporzionale ai flussi pedonali previsti.

Laddove possibile è preferibile evitare che i provvedimenti in linea di viabilità legati ai lavori interessino le ore di punta del mattino e della sera.

ART. 28 OCCUPAZIONI DEI CANTIERI EDILI

L'occupazione di suolo pubblico in sede stradale può essere dovuta alla necessità di eseguire lavori edili (installazione di gru, ristrutturazioni, ecc.). Valgono le stesse indicazioni sulla segnaletica di sicurezza e sulla protezione da garantire agli utenti della strada specificate per i cantieri stradali. L'occupazione legata ai cantieri edili può essere suddivisa nelle categorie di seguito specificate.

Area di cantiere

Le aree di cantiere possono occupare il marciapiede ma anche la carreggiata stradale con le seguenti limitazioni:

- nelle zone in cui è consentita la sosta è possibile istituire un'occupazione di suolo pubblico per un'area di cantiere all'interno dell'area di sosta, ferme restando ulteriori prescrizioni che possono riguardare la circolazione veicolare e pedonale;
- nelle zone in cui la sosta è vietata o dove l'area richiesta eccede quella adibita alla sosta, l'occupazione di suolo pubblico con un cantiere è consentita di norma nelle strade locali; eventuali deroghe possono essere concesse sulle strade interzonalì laddove le condizioni del traffico e la geometria della strada lo consentono;
- in linea generale deve essere garantita una larghezza utile destinata al transito dei veicoli di 3 m (3,50 m in presenza di TPL) nel caso di un senso unico di marcia e di 5,5 m (6,50 m in presenza di TPL) nel caso di un doppio senso di marcia. Tali valori sono da modificare opportunamente in relazione al numero di corsie per senso di marcia necessarie a servire il traffico coinvolto;
- ulteriori restrizioni in termini di durata o estensione dell'occupazione possono essere poste in relazione alle condizioni del traffico e alla geometria della strada.

Armature

Le armature, caratterizzate dal transito dei pedoni sotto la struttura, possono occupare il marciapiede ma anche la carreggiata stradale con le limitazioni previste per le aree di cantiere. La larghezza dell'armatura sul marciapiede deve essere commisurata alle dimensioni del marciapiede stesso, in modo da favorire il transito pedonale in relazione ai flussi di pedoni interessati e minimizzare l'impatto della struttura. In ogni caso, l'armatura deve garantire di norma una larghezza minima utile al transito dei pedoni di 1 m.

Trasenne mobili

Le trasenne mobili sono caratterizzate da una limitazione oraria che garantisce lo sgombero completo dell'area occupata al di fuori dell'orario stabilito.

Le trasenne mobili possono occupare il marciapiede ma anche la carreggiata stradale con le limitazioni previste per le aree di cantiere, con l'agevolazione di poter essere consentite anche sulle strade interzonalì con l'esclusione degli intervalli 7.30-9.30 e 17.30-19.30.

Modifiche e ulteriori restrizioni alle occupazioni sopra elencate possono essere introdotte per qualsiasi esigenza legata alla circolazione pubblica.

Qualora, per esigenze tecniche imprescindibili, la presenza di una occupazione legata ad un cantiere edile necessiti di una modifica alla disciplina della circolazione nell'area interessata (chiusura di strade, soppressione di corsie, sensi unici alternati, ecc.), è necessaria la richiesta da parte dell'interessato di una ordinanza in linea di viabilità.

ART. 29 DEHORS ED ESPOSIZIONI COMMERCIALI

Le occupazioni dei marciapiedi sono consentite nel rispetto degli specifici regolamenti comunali.

Occupazioni della sede stradale

- Nelle zone a traffico limitato di cui agli articoli 13, 13/bis e 13/ter del presente Regolamento è consentita l'occupazione di parte della carreggiata nel rispetto delle corsie di emergenza e degli spazi di sosta riservati per specifiche finalità;
- nelle aree della città destinate esclusivamente al transito pedonale (aree pedonali, rialzi di piazze e giardini, passeggiate ecc..) per quanto concerne la dimensione degli spazi minimi dedicati ai pedoni si rimanda a quanto previsto dagli specifici regolamenti comunali e comunque nel pieno rispetto delle corsie di emergenza individuate dai competenti uffici comunali.

Occupazioni sui rialzi opposti agli esercizi

Le occupazioni sul lato opposto della strada rispetto all'esercizio commerciale, sono consentite in presenza di marciapiedi particolarmente ampi (in grado di soddisfare i parametri disposti nel regolamento di riferimento), passeggiate, piazze e giardini e nel rispetto degli specifici regolamenti comunali.

TITOLO VII

DISPOSIZIONI TRANSITORIE E RIFERIMENTI NORMATIVI

ART. 30 DISPOSIZIONI TRANSITORIE E FINALI

Il presente regolamento, facente parte integrante del Piano Generale del Traffico Urbano, entra in vigore con l'approvazione da parte del Consiglio Comunale.

Eventuali deroghe alle disposizioni del presente regolamento possono essere previste in ragione di motivate esigenze per le situazioni esistenti alla data di entrata in vigore.

RIFERIMENTI NORMATIVI

Le principali norme e regolamenti e s.m.i. di riferimento del presente Regolamento Viario sono di seguito riportate. A queste si aggiungono i diversi regolamenti comunali.

- *Disposizioni in materia di parcheggi (Legge" 24/03/1989, n. 122);*
- *Norme sull'arredo funzionale delle strade urbane (CNR B.U. n. 150/1992);*
- *Indirizzi per la fluidificazione del Traffico Urbano (Circolare Ministeriale 28/05/1991, n. 1196);*
- *Limitazioni della circolazione dei mezzi pesanti fuori e in attraversamento dei centri abitati (Circolare della Presidenza del Consiglio dei Ministri 05/08/1993, n. 62);*
- *Nuovo Codice della Strada, (D. Lgs. 30/04/1992, n. 285 integrato dal D. Lgs. 10/09/1993, n. 360);*
- *Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada (D.P.R. 16/12/1992, n. 495 integrato dal D.P.R. 16/09/1996, n. 610);*
- *Itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane (Circolare della Presidenza del Consiglio dei Ministri 31/03/1993, n. 432);*
- *Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico (G.U. 24/06/1995, n. 146);*

- *Norme sulle caratteristiche geometriche e di traffico delle intersezioni urbane (CNR B.U. n. 90/1983);*
- *Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali (D.M. 19/04/2006);*
- *Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade (D.M. 5/11/2001);*
- *Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili (D.M. 30/11/1999 n. 557);*
- *Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici (DPR 24/07/1996 n. 503).*