



Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

## Comune di Lignano Sabbiadoro



# PUT - PIANO URBANO DEL TRAFFICO

## PGTU - PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

### PROGETTISTI

arch. Claudia Marcon

arch. Elisa Monte

arch. Adriano Venudo

arch. Elisa Crosilla

ing. Renato Crosato

ing. Omar Luison

#### Stradivarie Architetti Associati

Piazza Benco 4  
34122 Trieste (TS)  
tel: +39 040 0640442  
fax: +39 040 9894608  
email: studio@stradivarie.it  
P.I. e C.F. 01175480324

#### Logit Engineering

Piazza della Serenissima 20  
31033 Castelfranco Veneto (TV)  
tel / fax: +39 0423 720203  
email: info@studiologit.it  
P.I. e C.F. 04418810265

### COLLABORATORI

arch. Ghazaleh Afshary

dott. Gaia Caporale

arch. Diana Lohse

ing. Andrea Costa

ing. Simone Romanello

#### Stradivarie Architetti Associati

#### Stradivarie Architetti Associati

#### Stradivarie Architetti Associati

#### Logit Engineering

#### Logit Engineering

### RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

arch. Elisa Turco

Comune di Lignano Sabbiadoro  
Ufficio Urbanistica-edilizia privata

PUT\_LS\_DOC

05

DATA

SCALA

OGGETTO

**REGOLAMENTO VIARIO**

## **INDICE**

### **TITOLO I**

#### **Contenuti generali**

- art. 1 Finalità
- art. 2 Campo di applicazione
- art. 3 Contenuti
- art. 4 Procedure di aggiornamento

### **TITOLO II**

#### **Definizioni stradali e di traffico**

- art. 5 Denominazioni e riferimenti

### **TITOLO III**

#### **Classificazione funzionale delle strade**

- art. 6 Definizione e funzioni dei tipi principali di strada urbana

### **TITOLO IV**

#### **Disciplina d'uso delle strade**

- art. 7 Zona a traffico limitato

### **TITOLO V**

#### **Organizzazione della circolazione e della sosta**

- art. 8 Sosta in carreggiata
- art. 9 Passi carrabili
- art. 10 Rampe e accessi ad autorimesse e parcheggi privati
- art. 11 Percorsi e attraversamenti pedonali
- art. 12 Percorsi e attraversamenti ciclabili
- art. 13 Carico e scarico delle merci
- art. 14 Elementi per la moderazione del traffico - zone 30

### **TITOLO VI**

#### **Disciplina per le occupazioni della sede stradale**

- art. 15 Definizioni e comportamenti generali
- art. 16 Installazioni pubblicitarie
- art. 17 Chioschi, edicole, cabine
- art. 18 Rifiuti urbani
- art. 19 Cantieri stradali
- art. 20 Occupazioni dei cantieri edili
- art. 21 Tavoli, sedie, dehors, esposizioni commerciali

### **TITOLO VII**

#### **Riferimenti normativi**

## TITOLO I - CONTENUTI GENERALI

### ART. 1 FINALITÀ

Come previsto dalle “Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico”, il presente Regolamento Viario Comunale (RV) costituisce parte integrante del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Lignano Sabbiadoro.

L'oggetto del presente Regolamento Viario è 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 costruttive 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).

Il presente Regolamento Viario Comunale è da considerarsi cogente per le strade di nuova realizzazione ed è da considerarsi come obiettivo da raggiungere per le strade esistenti, laddove siano presenti vincoli strutturali immediatamente non eliminabili.

### ART. 2 CAMPO DI APPLICAZIONE

Quanto disposto non si applica alle strade di proprietà di altri enti pubblici ed esterne al centro abitato.

Gli standard tecnici previsti nel presente documento dovranno inoltre essere integrati con quanto prescritto negli altri strumenti di pianificazione urbana.

### ART. 3 CONTENUTI

Il Regolamento Viario Comunale indica gli standard tecnici di ogni tipo di strada urbana, definendo le seguenti classificazioni e prescrizioni:

- classificazione funzionale delle strade urbane;
- dimensioni delle fasce di sosta laterale;
- disciplina delle occupazioni di sedi stradali (di carattere temporaneo o permanente);
- gestione della sosta;
- aree e modalità per il carico-scarico delle merci;
- percorsi pedonali;
- percorsi ciclabili e ciclo-pedonali e definizione di sistemi di moderazione del traffico urbano - zone 30;
- zone a traffico limitato (ZTL),
- segnaletica stradale.

### ART. 4 PROCEDURE DI AGGIORNAMENTO

Il Regolamento Viario Comunale dovrà essere aggiornato contestualmente all'aggiornamento del PGTU del Comune di Lignano Sabbiadoro.

## TITOLO II - DEFINIZIONI STRADALI E DI TRAFFICO

### ART. 5 DENOMINAZIONI E RIFERIMENTI

Di seguito si riportano alcune definizioni utilizzate nel presente documento come indicato nel 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. **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.
3. **ATTRAVERSAMENTO CICLABILE:** parte della carreggiata, opportunamente segnalata ed organizzata, sulla quale i ciclisti in transito dall'uno all'altro lato della strada godono della precedenza rispetto ai veicoli. Gli attraversamenti ciclabili devono essere previsti solo per garantire la continuità delle piste ciclabili nelle aree di intersezione.
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.
30. **ITINERARIO INTERZONALE:** strade o tratti di strade facenti parte degli itinerari così definiti dagli accordi internazionali.
31. **LIVELLETTA:** tratto di strada a pendenza longitudinale costante.
32. **MARCIAPIEDE:** parte della strada, esterna alla carreggiata, rialzata o altrimenti delimitata e protetta, destinata ai pedoni.
33. **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. **SPARTITRAFFICO:** parte longitudinale non carrabile della strada destinata alla separazione di correnti veicolari.
50. **STARDA EXTRAURBANA:** strada esterna ai centri abitati.
51. **STRADA URBANA:** strada interna ad un centro abitato.
52. **STRADA VICINALE (o PODERALE o DI BONIFICA):** strada privata fuori dai centri abitati ad uso pubblico.
53. **SVINCOLO:** intersezione a livelli sfalsati in cui le correnti veicolari non si intersecano tra loro.
54. **bis. 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.
55. **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.

- 56. 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.
- 57. ZONA DI PRESELEZIONE:** tratto di carreggiata, opportunamente segnalato, ove è consentito il cambio di corsia affinché i veicoli possano incanalarsi nelle corsie specializzate.
- 58. 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.
- 59. ZONA RESIDENZIALE:** zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell'ambiente.

## TITOLO III - CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLE STRADE

### ART. 6 DEFINIZIONE E FUNZIONI DEI TIPI PRINCIPALI DI STRADA URBANA

Come indicato dal Nuovo Codice della Strada (D.L. 285 30 aprile 1992) e dal relativo Regolamento di Attuazione (D.P.R. 495 16 dicembre 1992) le strade sono classificate in base alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali nel modo seguente:

- **A - Autostrada;**  
(*non presente e non prevista nel Comune di Lignano Sabbiadoro*)
- **B - Strada extraurbana principale;**
- **C - Strada extraurbana secondaria;**  
(*non presente e non prevista nel Comune di Lignano Sabbiadoro*)
- **D - Strada urbana di scorrimento;**
- **E - Strada urbana di quartiere;**
- **F - Strada locale;**
- **Fbis - Itinerari ciclo-pedonali** (introdotto dalla L. 214/2003).

Tali strade devono avere le seguenti caratteristiche minime:

**A. L'autostrada** è una strada extraurbana o urbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie per senso 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, entrambi con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.

**B. La strada extraurbana principale** è una 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 da 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 accelerazione.

**C. La strada extraurbana secondaria** è una strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.

**D. La strada urbana di scorrimento** è una strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie per senso di marcia, ed 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. La strada urbana di quartiere** è una strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste arre attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.

**F. La strada locale** è una strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata non facente parte degli altri tipi di strade.

**F-bis L'itinerario ciclopedonale** è una 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.

A norma del Codice della Strada, in alcuni casi la classificazione delle strade esistenti può risultare problematica in quanto non è sempre possibile creare una precisa corrispondenza con i parametri costruttivi, tecnici e funzionali previsti per i diversi tipi di strade. Per tale ragione, al fine di adattare la classifica funzionale alle caratteristiche geometriche e funzionali delle strade



esistenti e in accordo con le Direttive per la Redazione ed Attuazione dei Piani Urbani del Traffico (le quali permettono di utilizzare categorie intermedie a quelle previste dal Codice della Strada), sono state introdotte le seguenti tipologie intermedie:

- **Strada di scorrimento veloce:** strade intermedie tra le autostrade e le strade di scorrimento;  
(*non presente e non prevista nel Comune di Lignano Sabbiadoro*)
- **Strada urbana di interquartiere:** sono strade nelle quali si devono garantire condizioni di massima capacità per il deflusso dei veicoli; presentano marciapiedi, fermate degli autobus, piste ciclabili, attraversamenti pedonali e ciclabili opportunamente protetti e attrezzati. La sosta laterale è ammessa solo dove si può garantire la presenza della zona di manovra esterna alle corsie. Possono essere considerate come strade intermedie tra le urbane di scorrimento e le urbane di quartiere;
- **Strada urbana interzonale:** sono strade che nell'ambito dei quartieri hanno una funzione interna di col-legamento tra le varie zone. Sono ammesse tutte le componenti di mobilità compresa la sosta laterale ed il transito del trasporto pubblico. Possono essere considerate come strade intermedie tra le urbane di quartiere e le locali.

Come riportato dalle Direttive per la Redazione, Adozione ed Attuazione dei Piani Urbani del Traffico, l'insieme delle strade locali assume la denominazione di rete locale urbana con funzione preminente di soddisfare le esigenze dei pedoni e della sosta veicolare mentre tutte le altre strade costituiscono la rete principale urbana, caratterizzata dalla funzione preminente di soddisfare le esigenze di mobilità della popolazione attraverso, in particolare, l'esclusione della sosta veicolare dalle relative carreggiate stradali. La viabilità principale, così definita, definisce una rete di itinerari stradali le cui maglie racchiudono singole zone urbane, alle quali viene assegnata la denominazione di isole ambientali, composte esclusivamente da strade locali ("isole" in quanto interne alla maglia di viabilità principale; ambientali in quanto finalizzate al recupero della vivibilità degli spazi urbani). Le isole ambientali, così come descritte, sono da considerare come "aree con ridotti movimenti veicolari", in quanto il transito veicolare motorizzato viene dirottato sulla viabilità principale per la quota parte non di non competenza specifica delle singole zone (eliminazione del traffico di attraversamento dalle singole isole ambientali). **Il presente PGTU non prevede alcuna modifiche tipologica e funzionale delle strade esistenti.**

Di seguito elencano gli assi viari del Comune di Lignano Sabbiadoro suddivisi in base alla tipologia di strada:

- **Strade extraurbane principali:**  
SR354 "di Lignano".
- **Strade urbane di scorrimento:**  
Via Casa Bianca;  
Viale Tagliamento (tra Via Casa Bianca e la SR354);  
Viale Europa.
- **Strade urbana di interquartiere:**  
Corso dei Continenti;  
Viale delle Arti;  
Viale delle Terme (tra Via Pineda e Corso dei Monsoni);  
Corso dei Monsoni;  
Corso degli Alisei;  
Viale delle Palme;  
Viale Centrale.
- **Strade urbane di quartiere:**  
Viale Adriatico;  
Via Lungomare Riccardo Riva;  
Corso delle Nazioni;  
Viale della Letteratura;  
Viale della Scultura;  
Corso delle Nazioni;  
Viale dell'Industria;  
Viale del Commercio;  
Viale della Musica;  
Viale delle Terme (tra Corso dei Monsoni e Via Lungomare Alberto Kechler);  
Via Pineda;

Via Lungomare Alberto Kechler;  
 Via Martiri della Libertà;  
 Via Tarvisio;  
 Arco del Libeccio;  
 Arco del Grecale;  
 Viale dei Fiori;  
 Raggio del Bisato;  
 Via San Giuliano;  
 Strada del Pantanel;  
 Via Lovato;  
 Via Mercato;  
 Via Sabbiadoro;  
 Via Latisana;  
 Via Lungomare Trieste;  
 Via Tridentina;  
 Via Aldo Moro;  
 Via Amaranto;  
 Viale Centrale (tra Via Miramare e Via Lilla);  
 Viale dei Platani;  
 Via Annia;  
 Via Alpina;  
 Viale Italia (tra Via Latisana e Via Lungomare Trieste).

- **Strade urbane interzonali:**

Raggio dei Pesci;  
 Raggio della Lampara;  
 Raggio della Lanterna;  
 Raggio dell'Ostro;  
 Raggio dello Scirocco;  
 Raggio di Levante;  
 Via della Quercia;  
 Via Miramare;  
 Viale Verona;  
 Viale Italia (tra Via Latisana e fine strada verso nord);  
 Via Vittorio Veneto;  
 Via Timavo;  
 Viale Corso.

- **Itinerari ciclo-pedonali:**

Viale Tagliamento (tra Via Casa Bianca e Corso dei Continenti);  
 Itinerario tra Via delle Dune e Lungomare Trieste.

Tutte le strade non citate nelle categorie precedenti sono classificate come "Strade locali".

## TITOLO IV - DISCIPLINA D'USO DELLE STRADE

### ART. 7 ZONA A TRAFFICO LIMITATO

#### FUNZIONI

L'istituzione della Zona a Traffico Limitato (ZTL), ha come obiettivo la definizione di uno spazio urbano a servizio principalmente dei pedoni e dei velocipedi.

#### COMPONENTI DI TRAFFICO

Il transito nella Zona a Traffico Limitato è consentito:

- ai veicoli muniti di contrassegno di persona con limitata capacità motorie;
- ai veicoli adibiti al trasporto pubblico, ai veicoli adibiti a servizio pubblico, ovvero, ai concessionari di servizi pubblici;
- ai veicoli dei residenti nella ZTL;
- ai veicoli di soggetti che dimostrino di doversi recare presso le strutture ricettive insediate nella ZTL;
- ai veicoli delle Forze di Polizia e di soccorso;
- ai veicoli delle ditte che dimostrino di essere state chiamate per interventi di riparazione urgenti ed indifferibili da eseguirsi nei locali siti nella ZTL;
- ai veicoli che esercitano il carico scarico merci nella fascia oraria prestabilita;

#### CORSIE DEDICATA TRANSITO DEI MEZZI DI SOCCORSO

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

#### SOSTA

La sosta è consentita solo per il tempo strettamente necessario alle operazioni. I residenti invece possono sostare unicamente nei parcheggi privati.

#### CARICO / SCARICO

Il carico/scarico è disciplinato secondo le modalità prescritte nel presente regolamento.

#### CIRCOLAZIONE PEDONALE E CICLABILE

Consentita su tutta la sede stradale.

## TITOLO V - ORGANIZZAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE E DELLA SOSTA

### ART. 8 SOSTA IN CARREGGIATA

Di seguito si individuano gli standard dimensionali minimi per la disposizione delle tre principali disposizioni degli stalli rispetto alla sede stradale (o alle corsie di distribuzione).

- **longitudinale (L):** gli stalli sono disposti parallelamente alla direzione di marcia dei veicoli;  
larghezza minima: 2,00 metri (eccezionalmente di 1,80 m)  
lunghezza minima: 5,00 metri (riducibile a 4,80 metri in casi particolari);
- **a spina di pesce (S):** gli stalli possono essere disposti a differente angolazione rispetto alla direzione di marcia dei veicoli. Di seguito si presentano gli standard minimi per le tre principali tipologie di parcheggio a spina di pesce:
  - stalli disposti a 45° rispetto alla direzione di marcia dei veicoli  
larghezza minima 2,30 m  
lunghezza minima: 4,80 m.
  - stalli disposti a 60° rispetto alla direzione di marcia dei veicoli  
larghezza minima 2,30 m  
lunghezza minima: 4,80 m.
  - stalli disposti a 30° rispetto alla direzione di marcia dei veicoli  
larghezza minima 2,30 m  
lunghezza minima: 4,50 m.
  - Per gli stalli a spina di pesce che presentano differenti angolazioni la profondità dovrà variare a seconda dell'inclinazione prevista
- **a pettine (P):** gli stalli sono disposti ortogonalmente alla direzione di marcia dei veicoli  
larghezza minima: 2,30 metri  
lunghezza minima: 5,00 metri (riducibile a 4,80 metri in casi particolari)

La delimitazione degli stalli di sosta mediante strisce orizzontali è obbligatoria ovunque gli stalli siano disposti a spina o a pettine ed è fortemente raccomandata quando gli stalli sono disposti longitudinalmente o almeno è preferibile delimitare l'area rettangolare complessiva di sosta longitudinale.

### STALLI A SERVIZIO DEI VEICOLI A SERVIZIO DI PERSONE CON LIMITATE O IMPEDITE CAPACITÀ MOTORIE

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. Nell'ambito delle attrezzature per la sosta a pagamento devono essere previsti, nella misura di 1 ogni 50 o frazione di 50, posti auto riservati gratuitamente ai veicoli al servizio di persone con limitate o impedite capacità motorie.

### SPAZI DI MANOVRA

In alcune strade può essere realizzata esternamente alla carreggiata in un'area di sosta laterale e in una 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 5,50 – 5,00 m in casi particolari);
- stalli a spina (60°): larghezza minima della corsia di manovra 4,20 m;
- stalli a spina con inclinazione minore di 60° o longitudinali: larghezza minima della corsia di manovra 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.

### STALLI PER MOTORINI

Gli stalli per motocicli possono disporsi a pettine, a spina di pesce o in linea. Nel caso di stalli disposti a pettine, se l'ingombro del motociclo parcheggiato risulta tale da ridurre la larghezza del modulo di corsia al di sotto della larghezza codificata 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 stalli, si propone una dimensione degli stalli pari a m 0,75 x 2,30.

## **ART. 9 PASSI CARRABILI**

Per quanto riguarda la procedura autorizzativa e la concessione di Passi Carrabili si rimanda al Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n.285 e il relativo regolamento di attuazione.

## **ART. 10 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:

- 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 fisicamente separati.

## **ART. 11 PERCORSI E ATTRAVERSAMENTI PEDONALI**

### **PERCORSI PEDONALI - CARATTERISTICHE DIMENSIONALI**

- I percorsi pedonali devono presentare 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, ove possibile, percorsi pedonali o ciciclopedonali;
- larghezza minima: 1,50 m (riducibile a meno di 1,5 m solo per brevi tratti). Nei tratti a più intenso traffico pedonale si consiglia di ampliare la larghezza; 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.
- I percorsi pedonali devono essere sgombri da ostacoli fino ad una altezza minima di 2,20 m.

### **PERCORSI PEDONALI - 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. In situazioni intermedie si procede secondo la pericolosità della situazione, caso per caso.
- nel caso di dislivello molto ridotto, è buona regola che la differenza di quota, senza ricorso a rampe, non superi i 2.50 cm, e che, in questo caso, tale gradino sia arrotondato a regola d'arte.

### **PERCORSI PEDONALI - PAVIMENTAZIONE**

- La pavimentazione delle aree e percorsi pedonali deve essere in materiale compatto ed antisdrucchiolevole. Per facilitare l'orientamento di disabili e ipovedenti è opportuno utilizzare materiali differenziati e colorazioni.
- Fessure (griglie o altri manufatti): la larghezza massima o diametro consentito non può essere superiore a 2 cm; tali griglie vanno disposte ortogonalmente al senso di marcia.

### **PERCORSI PEDONALI - ELEMENTI DI PROTEZIONE**

- I percorsi pedonali situati a lato di corsie riservate ai mezzi di trasporto pubblico, o soggetti a mancato rispetto del divieto di sosta su percorso pedonale, possono eventualmente essere protetti da idonei elementi parapetonali. Con tale termi-

ne si intendono tutti gli elementi fisici (guard-rail, cordoli, fittoni, reti, ecc.) la cui altezza, non consenta agli autoveicoli di portarsi su tale zona pedonale.

- Tutti i marciapiedi ed i passaggi pedonali che si affacciano su carreggiate sottostanti debbono essere muniti di rete di protezione alta m 2,00.

### **ATTRAVERSAMENTI PEDONALI - CARATTERISTICHE DIMENSIONALI**

Gli attraversamenti pedonali possono essere:

- a raso non semaforizzati,
- a raso semaforizzati
- a livelli sfalsati.

Di seguito si presentano le principali caratteristiche degli attraversamenti a raso:

- tali attraversamenti devono essere evidenziati da zebraure di larghezza pari di norma a 4,00 m (riducibile a 2,50 metri per esigenze particolari) e la larghezza delle strisce e degli intervalli è di 50 cm;
- si deve prevedere in corrispondenza dell'attraversamento, opportune rampe ed inviti ai cigli dei marciapiedi con pendenza consigliata pari a 8-10% al fine di superare un dislivello massimo di 15 cm;
- sulle strade dove è consentita la sosta laterale, al fine di garantire la mutua visibilità tra i pedoni e veicoli in movimento, l'attraversamento pedonale 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.

### **ATTRAVERSAMENTI PEDONALI - ISOLE SALVAGENTE**

Si suggerisce di inserire delle isole salvagente soprattutto sugli assi viari soggetti a forte traffico viario o che presentano un'ampia sezione trasversale. In funzione dei flussi di traffico veicolare è consigliabile introdurre isole salvagente sfalsate al fine della sicurezza degli attraversamenti pedonali.

## **ART. 12 PERCORSI E ATTRAVERSAMENTI CICLABILI**

### **PERCORSI CICLABILI**

L'obiettivo generale del PGTU è di creare delle connessioni, a partire dalla rete ciclabile esistente, che possano collegare i poli turistici, i servizi pubblici, i principali parcheggi, le fermate del trasporto pubblico, le aree residenziali e le aree ad alto valore ambientale. Il PGTU prevede la realizzazione di diversi :

- **piste ciclabili in sede propria:** la pista è si sviluppa su una sede fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore e pedoni. Tale separazione è attuata attraverso idonei spartitraffico longitudinali;
- **piste ciclabili su corsia riservata:** la pista è ricavata dal marciapiede o dalla carreggiata stradale;
- **percorsi promiscui pedonali e ciclabili;** i percorsi promiscui pedonali e ciclabili possono essere realizzati, su parti della strada esterne alla carreggiata, rialzate o altrimenti delimitate e protette, usualmente destinate ai pedoni, qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati.

### **PERCORSI CICLABILI - CARATTERISTICHE GEOMETRICHE**

- **larghezza 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);
- **spartitraffico (solo per le piste in sede propria):** separazione fisica con la carraggiata: maggiore di 0,50 m;
- **pendenza longitudinale** delle piste ciclabili è preferibile non superi il 5%; tale valore può essere superato in casi particolari 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.

### **ATTRAVERSAMENTI CICLABILI**

Gli attraversamenti ciclabili garantiscono la continuità di una pista ciclabile in un'area di intersezione. Per gli attraversamenti a raso devono essere dotati di apposita segnaletica verticale e orizzontale così come previsto dal CdS. Di seguito si elencano le principali caratteristiche:

- gli attraversamenti ciclabili sono evidenziati mediante due strisce bianche discontinue di dimensioni 50x50 cm;
- per gli attraversamenti a senso unico la distanza minima tra i bordi interni delle strisce trasversali è di 1 m;
- per gli attraversamenti a doppio senso la distanza minima tra i bordi interni delle strisce trasversali è di 2 m;
- attraversamento ciclabile contiguo ad un attraversamento pedonale: è necessario evidenziare, con la striscia discontinua, solo la parte non adiacente all'attraversamento pedonale. In questo 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 questi casi si consiglia che l'eventuale isola salvagente abbia una larghezza non inferiore a 2 m.
- Sulle strade dove è consentita la sosta laterale: per 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.

### **ELEMENTI IDENTIFICATIVI DELLA RETE CICLABILE - LA BICIPOLITANA**

In accordo con le direttive ministeriali, il PGTU intende favorire l'utilizzo della bicicletta sia per i residenti sia per i turisti, a partire dal presupposto che andare in bicicletta, oltre che essere una consuetudine salutare, può far nascere anche nuovi modi di fare turismo e andare alla scoperta del territorio.

A tal fine il PGTU propone la realizzazione di una rete capillare di percorsi ciclabile, detta "Bicipolitana", che mette in connessione le diverse parti di Lignano Sabbiadoro. Tale sistema è composto da diverse linee, che si distinguono per colore e per logo identificativo. Tale sistema contribuisce alla promozione del territorio comunale e alla divulgazione delle caratteristiche ambientali e paesaggistiche di Lignano Sabbiadoro.

Tutte le linee della "Bicipolitana", dovranno essere segnalate e indicate attraverso la realizzazione di una segnaletica orizzontale e verticale specifica che dovrebbe essere ideata e realizzata attraverso lo sviluppo di un progetto di grafica ambientale coordinato.

### **LE FERMATE DELLA BICIPOLITANA**

Il sistema della "Bicipolitana" prevede la realizzazione, per ogni linea, di alcune "fermate" che fungono sia come spazi di sosta sia come punti informativi in cui, grazie alla segnaletica verticale e orizzontale installata, è possibile scoprire e conoscere il territorio e la sua offerta turistica.

le fermate devono essere posizionate nei nodi di interscambio con:

- altre linee della "Bicipolitana",
- le principali fermate del TPL urbano ed extraurbano;
- i parcheggi scambiatori;
- grandi poli attrattori;
- principali poli attrattori turistici;
- principali servizi al cittadino.

Ogni fermata dovrà essere dotata di:

- apposite rastrelliere per le biciclette;
- segnaletica orizzontale e verticale identificativa della fermate e della linea;

### **ART. 13 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 intral-

cio, disagio o pericolo alla circolazione stradale. Il mezzo interessato deve sostare negli spazi destinati alla sosta o in quelli specifici per il carico/scarico.

Il carico scarico delle merci è consentito dalle ore 8:00 alle ore 20:00, per una durata massima di 20 minuti.

Deroghe, ovvero restrizioni, potranno essere adottate in caso di urgenza e necessità dagli organi della Polizia Municipale.

## **ART. 14 ELEMENTI PER LA MODERAZIONE DEL TRAFFICO - ZONE 30**

Il PGTU per agevolare la mobilità "lenta", propone non tanto l'incremento delle aree pedonali, quanto l'individuazione di aree ad alta valenza pedonale, gestite attraverso i principi espressi all'interno delle Linee Guida per la progettazione delle zone 30, emesse dalla Regione Piemonte.

L'istituzione delle zone 30 per la moderazione/limitazione del traffico, attraverso mirati interventi, consentirà di ottenere i seguenti obiettivi:

- Ridistribuire lo spazio stradale tra le diverse utenze della strada;
- Realizzare interventi di limitato impatto economico e visivo e comunque in grado di migliorare la qualità dello spazio pubblico con l'obiettivo di migliorare la qualità ambientale e le condizioni di sicurezza;
- Riorganizzare i flussi di traffico secondo una gerarchia stradale ben definita;
- Migliorare la fluidità delle principali intersezioni stradali mediante l'impiego di tecnologie avanzate;
- Ottenere una riqualificazione ambientale del territorio interno liberando aree in precedenza assegnate ad usi impropri;
- Garantire una maggiore sicurezza stradale, soprattutto per le utenze deboli, poiché gli automobilisti saranno indotti a ridurre la velocità di percorrenza;
- Migliorare il sistema di trasporto ciclo-pedonale;
- Aumentare l'attrattività del sistema di trasporto pubblico urbano;
- Ridurre il carico ambientale e aumentare il risparmio energetico.

### **LOCALIZZAZIONE DELLE ZONE 30**

- Lignano Riviera: il PGTU prevede l'istituzione di un'unica zona 30 su tutto l'ambito di Lignano Riviera;
- Lignano Pineta: il PGTU prevede la realizzazione di una grande ed estesa zona 30 che comprende tutta l'area della spirale di Marcello D'Olivo;
- Lignano Sabbiadoro: il PGTU prevede l'istituzione di due nuove isole ambientali - zone 30. La prima zona 30 viene istituita tra via Latisana e il Lungomare, la seconda, prettamente a vocazione residenziale, è stata inserita nei pressi delle scuole elementari, su Via Annia, per consentire agli alunni di andare in sicurezza nel loro percorso quotidiano tra casa – scuola.

### **VARCHI DI ACCESSO - PORTA DI INGRESSO PER LE ZONE 30**

La porta d'ingresso è un dispositivo di moderazione del traffico che segna l'ingresso da una strada urbana principale ad un ambito residenziale oppure che delimita zone residenziali con caratteristiche differenti. Essa si compone di elementi volti ad enfatizzare il concetto di soglia. Di seguito si propongono alcune configurazioni:

- **strettoie**  
Tale sistema è costituito da opportuni restringimenti puntuali della carreggiata che inducono i veicoli a ridurre drasticamente la velocità. Tali restringimenti sono regolati a senso unico alternato a vista.
  - Larghezza minima di 3,00 m.
  - Lunghezza massima della strettoia è di 10 m.
- **bande trasversali ad effetto ottico e acustico**  
Per rallentare la velocità di marcia dei veicoli si può prevedere di porre in opera su tutta la larghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato, dei dispositivi costituiti da bande trasversali ad effetto ottico o acustico.
- **dosso rialzato**  
L'obiettivo del dosso è quello di costringere i veicoli a moderare la velocità nel tratto stradale in questione. Questo obiettivo è perseguito introducendo sulla carreggiata un elemento che crea una discontinuità e fisica che costringe i veicoli a



superare un dislivello. Il disagio per il superamento del dosso è abbastanza contenuto – ma comunque presente – quando viene affrontato a velocità moderate, mentre è molto spiccato qualora la velocità sia elevata.

- Lunghezza minima: 10 metri
- Altezza massima: 7,5 cm.

## **DISPOSITIVI PER IL RALLENTAMENTO SUGLI ASSI VIARI**

di seguito si presentano alcune ipotesi di dispositivi per il rallentamento da attuare sugli assi viari interni alle zone 30 per indurre la riduzione della velocità:

- **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).

- **dosso rialzato con attraversamento pedonale**

Obiettivo del dosso è quello di costringere i veicoli a moderare la velocità in prossimità dell'attraversamento pedonale. Questo obiettivo è perseguito introducendo sulla carreggiata un elemento che crea una discontinuità e fisica che costringe i veicoli a superare un dislivello. Il disagio per il superamento del dosso è abbastanza contenuto – ma comunque presente – quando viene affrontato a velocità moderate, mentre è molto spiccato qualora la velocità sia elevata.

- Lunghezza minima: 10 metri
- Altezza massima: 7,5 cm.

- **intersezione rialzata**

Tale sistema mira a ridurre la velocità degli autoveicoli in prossimità delle intersezioni tra diverse arterie viarie. Questo obiettivo è perseguito introducendo sulla carreggiata un elemento che crea una discontinuità e fisica che costringe i veicoli a superare un dislivello. Il disagio per il superamento del dosso è abbastanza contenuto – ma comunque presente – quando viene affrontato a velocità moderate, mentre è molto spiccato qualora la velocità sia elevata.

- Lunghezza minima: 10 metri
- Altezza massima: 7,5 cm.

- **cambio di pavimentazione**

Per indurre il conducente di un veicolo a rallentare la velocità di marcia si può prevedere di inserire un cambio di pavimentazione in alcuni punti della sezione stradale di notevole pericolosità. La pavimentazione scelta oltre a colpire a livello visivo il conducente può essere realizzata grazie a materiali in rilievo in aderenza, eventualmente integrato con dispositivi rifrangenti. Tali dispositivi possono anche produrre effetti vibratorii di intensità proporzionale alla velocità di transito.

## TITOLO VI - DISCIPLINA PER LE OCCUPAZIONI DELLA SEDE STRADALE

### ART. 15 DEFINIZIONI E COMPORTAMENTI GENERALI

Al fine di garantire le condizioni di sicurezza per tutte le categorie di fruitori della strada, il presente Regolamento Viario individua le norme generali da seguire in caso di occupazione di spazi 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 a livello comunale.

### ART. 16 INSTALLAZIONI PUBBLICITARIE

La collocazione di impianti quali insegne, cartelli, manifesti, impianti di pubblicità o propaganda, segni orizzontali reclamistici, ecc... deve rispettare le norme ed i criteri progettuali per un corretto posizionamento delle insegne su suolo pubblico come previsto dal D.L. 285 30 aprile 1992 e al relativo Regolamento di Attuazione, nonché ai Regolamenti del Comune di Lignano Sabbiadoro.

### ART. 17 CHIOSCHI, EDICOLE, CABINE

La collocazione di strutture che comportano l'occupazione permanente di suolo pubblico o privato per funzioni di servizio deve rispettare le seguenti indicazioni:

- **strutture collocate nelle aree pedonali:** le strutture devono essere posizionate in modo tale da garantire il passaggio dei pedoni, rispettare le corsie di emergenza, permettere le manovre ai portatori di handicap e garantire, in funzione del grado di attrazione, la sosta dei fruitori affinché questi non intralcino la circolazione.
- **strutture collocate sui marciapiedi:** le strutture devono garantire una zona per la circolazione dei pedoni larga di norma almeno 2 m.
- **strutture collocate sulla carreggiata o aree dedicate alla sosta:** è vietata la collocazione di chioschi, edicole e cabine in carreggiata o su aree dedicate alla sosta.

### ART. 18 RIFIUTI URBANI

Il presente Regolamento Viario, indica delle linee guida da seguire per la collocazione dei cassonetti per la raccolta anche differenziata dei rifiuti solidi urbani.

- **localizzazione:** i cassonetti possono essere posizionati dovunque lungo le strade nel rispetto di quanto indicato nel presente articolo e nel rispetto delle aree destinate ad altro in base alle ordinanze in linea di viabilità.
- **rapporto con la carreggiata stradale:** In generale i cassonetti devono essere posizionati fuori dalla carreggiata in modo da non arrecare pericolo alla circolazione di veicoli e pedoni od intralcio alle distanze di visibilità.
- **rapporto con il marciapiede:** nel caso in cui il cassonetto occupi il marciapiede anche parzialmente, il percorso pedonale deve comunque presentare una larghezza minima di 1,5 metri. Tale larghezza può essere riducibile solo in caso di effettiva necessità o qualora il percorso pedonale sia comunque limitato da altri elementi.
- **rapporto con i percorsi ciclabili:** In generale i cassonetti devono essere posizionati fuori dal percorso ciclabile in modo da non arrecare pericolo alla circolazione ciclabile.
- **segnaletica:** l'area di ubicazione del cassonetto deve essere delimitata con segnaletica orizzontale conforme al D.L. 285 30 aprile 1992 e al relativo Regolamento di Attuazione.

### ART. 19 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.

In relazione a quanto si faccia comunque riferimento al "Regolamento per l'applicazione del canone per l'occupazione di spazi aperti ed aree pubbliche", approvato con deliberazione consiliare n° 96 nel 30.12.2005 e successive modifiche.

### ART. 20 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 individuata dalle seguenti categorie principali:

### **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, fermo restando le specifiche indicazioni riguardanti la circolazione veicolare e pedonale;
- nelle zone in cui la sosta è vietata, l'occupazione di suolo pubblico con un cantiere è consentita esclusivamente nelle strade locali; per tali categorie di strade deve essere garantita in ogni caso una minima larghezza della carreggiata destinata al transito dei veicoli così quantificata: 3 m (o 3,50 m in presenza di TPL) nel caso di carreggiata ad unica corsia di marcia e 5,50 m (o 6,50 m in presenza di TPL). Tali valori sono da aumentare opportunamente in funzione della tipologia di traffico coinvolta.

### **ARMATURE**

Le armature, caratterizzate dal transito dei pedoni sotto la struttura, 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 che presupponga l'utilizzo di armature, fermo restando le specifiche indicazioni riguardanti la circolazione veicolare e pedonale;
- nelle zone in cui la sosta è vietata, l'occupazione di suolo pubblico con armatura è consentita nelle strade interzonali e locali; per tali categorie di strade deve essere garantita in ogni caso una minima larghezza della carreggiata destinata al transito dei veicoli così quantificata: 3 m (o 3,50 m in presenza di TPL) nel caso di carreggiata ad unica corsia di marcia e 5,50 m (o 6,50 m in presenza di TPL); tali valori sono da aumentare opportunamente in funzione della tipologia di traffico coinvolta.

### **TRANSENNE MOBILI**

Le transenne mobili sono caratterizzate da una limitazione oraria che garantisce lo sgombero completo dell'area occupata nelle ore non concesse. Le transenne mobili 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 che presupponga l'utilizzo di transenne mobili, fermo restando le specifiche indicazioni riguardanti la circolazione veicolare e pedonale;
- nelle zone in cui la sosta è vietata, l'occupazione di suolo pubblico con transenne mobili è consentita nelle strade locali e nelle strade interzonali (con l'esclusione delle ore di punta del mattino e della sera).

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

## **ART. 21 TAVOLI, SEDIE, DEHORS, ESPOSIZIONI COMMERCIALI**

In relazione all'occupazione di spazio pubblico per tavoli, sedie, dehors e esposizioni commerciali si faccia comunque riferimento al "Regolamento per l'applicazione del canone per l'occupazione di spazi aperti ed aree pubbliche", approvato con deliberazione consiliare n° 96 nel 30.12.2005 e successive modifiche.

### **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 dei seguenti punti:

- su strada interzonale l'occupazione non è consentita per motivi di sicurezza stradale;
- su strada locale o in zona a traffico limitato è consentita l'occupazione salvaguardando i percorsi pedonali e le esigenze di sicurezza;

- su strada/corsia riservata al TPL l'occupazione è consentita esclusivamente su rialzi di piazze, giardini, passeggiate ad elevata fruizione pedonale, valutandone di volta in volta l'effettiva idoneità;
- nelle aree pedonali, nelle strade chiuse al traffico e nelle zone a traffico limitato ad elevata prevalenza pedonale, l'occupazione è consentita purché esterna alle corsie di emergenza individuate nell'area.

## TITOLO VII - RIFERIMENTI NORMATIVI

Di seguito si riportano le principali norme e regolamenti e s.m.i. di riferimento del presente Regolamento Viario. A queste si aggiungono i diversi regolamenti comunali.

- Disposizioni in materia di parcheggi (Legge "Tonioli" 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 strade (D.M. 5/11/2001);
- - Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili (D.M. 30/11/1999 n. 557).