

Regolamento viario

(Delibera del Consiglio comunale nr. 210 del 21.12.2001)

TITOLO I – NORME GENERALI

- Articolo 1. Ambito di applicazione
- Articolo 2. Finalità
- Articolo 3. Elaborati costitutivi
- Articolo 4. Classificazione delle strade
- Articolo 5. Procedure di aggiornamento della classificazione
- Articolo 6. Gradualità delle soluzioni proposte
- Articolo 7. Riferimenti normativi

TITOLO II – RETE PRIMARIA

- Articolo 8. Norme generali
- Articolo 9. Autostrade urbane – norme funzionali
- Articolo 10. Strade primarie di collegamento con la rete autostradale urbana – norme funzionali
- Articolo 11. Strade primarie ordinarie – norme funzionali
- Articolo 12. Strade primarie ordinarie ricadenti nel centro storico – norme funzionali
- Articolo 13. Strade primarie – regole di allestimento

TITOLO III – RETE SECONDARIA

- Articolo 14. Norme generali
- Articolo 15. Strade interquartiere di rilevante interesse funzionale – norme funzionali
- Articolo 16. Strade di quartiere – norme funzionali
- Articolo 17. Strade locali – norme funzionali
- Articolo 18. Strade della rete secondaria ricadenti nel centro storico – norme funzionali
- Articolo 19. Strade della rete secondaria – regole di allestimento

TITOLO IV – STRADE E PIAZZE PEDONALI

- Articolo 20. Norme generali
- Articolo 21. Strade e piazze pedonali – norme funzionali
- Articolo 22. Strade e piazze pedonali – regole di allestimento

TITOLO V – ALTRE NORME INERENTI L'AMBIENTE STRADALE

- Articolo 23. Coordinamento della riqualificazione dell'ambiente stradale
- Articolo 24. Occupazione e allestimento del suolo pubblico
- Articolo 25. Progettazione delle piste ciclabili
- Articolo 26. Norma di collegamento con il "Piano carburanti"
- Articolo 27. Norma aggiuntiva del "Regolamento per la disciplina dei lavori e delle opere da eseguirsi sulle strade comunali e loro pertinenze"
- Articolo 28. Raccolta dei rifiuti solidi urbani

TITOLO VI – SEGNALETICA DI INFORMAZIONE

- Articolo 29. Norme generali
- Articolo 30. Caratteristiche del segnale e del palo di sostegno
- Articolo 31. Posizione dei segnali
- Articolo 32. Autorizzazione e manutenzione della segnaletica di informazione.

TITOLO I – NORME GENERALI

Articolo 1. Ambito di applicazione

1. Il Regolamento Viario si applica a tutte le strade ricadenti all'interno dei confini del Comune di Napoli, che siano pubbliche o private soggette ad uso pubblico, sia appartenenti alla rete stradale urbana interna al Centro Abitato di cui alla delibera di G.C. n. 63 del 22 dicembre 1995 sia ad esso esterne.

2. L'applicazione del presente Regolamento a strade appartenenti anche a comuni confinanti sarà oggetto delle determinazioni di apposite Conferenze di Servizi.

Articolo 2. Finalità

1. Il Regolamento Viario, che è parte integrante del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) del Comune di Napoli ai sensi dell'art. 36, comma 4 delle Direttive per la redazione e l'attuazione del P.G.T.U. (D. Lgs. 30 aprile 1992, n° 285):

- classifica le strade ricadenti nel territorio del Comune di Napoli ai sensi dell'art. 2 del D. Lgs. citato;
- indica l'uso prevalente a cui sono destinate le diverse tipologie di strade;
- definisce le funzioni e gli usi consentiti per le varie tipologie di strada;
- indica le regole di allestimento, l'occupazione del suolo pubblico, la trasformazione e gli adeguamenti delle strade esistenti e per l'esecuzione di nuove strade;
- indica i modi per perseguire contestualmente obiettivi di riduzione dell'impatto dell'ambiente stradale sul territorio servito e le attività che vi si svolgono e di ottimizzazione delle sue vocazioni e potenzialità

Articolo 3. Elaborati costitutivi

1. Il presente Regolamento viario è costituito dai seguenti elaborati:

- dal testo del Regolamento formato da 6 titoli e da 32 articoli;

e da n° 2 Appendici contenenti:

- APPENDICE 1 – Elenchi delle strade e relativa cartografia;
- APPENDICE 2 – Definizioni

Articolo 4. Classificazione delle strade

1. La classificazione delle strade del Comune di Napoli scaturisce da un'articolata lettura territoriale che tiene conto delle strategie di mobilità con particolare riferimento agli aspetti della sicurezza, delle scelte

urbanistiche e di valorizzazione storica, paesaggistica e ambientale e delle problematiche gestionali della rete viaria; conseguentemente, in primo luogo, identifica i seguenti insiemi di strade:

- le strade costituenti la rete primaria;
- le strade costituenti la rete secondaria;
- le strade e le piazze pedonali.

2. In relazione ai contenuti del paragrafo 1.2 dell'Allegato 1 delle "Direttive per la redazione, l'adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico" emanate dal Min. LL.PP. il 12/03/'94, alla contestuale valutazione delle caratteristiche geometriche e funzionali delle strade esistenti nel Comune di Napoli così come identificate nel P.G.T.U., al fine di definirne adeguatamente sia gli aspetti funzionali che quelli prestazionali, le strade, all'interno dei su citati insiemi, sono state classificate nelle seguenti tipologie:

- rete primaria:
- autostrade urbane: strade di connessione tra il territorio extraurbano e quello urbano;
- strade primarie ordinarie di collegamento con la rete autostradale urbana: strade di connessione tra le autostrade urbane e le strade primarie;
- strade primarie ordinarie: strade di connessione tra bacini di traffico;
- strade primarie ordinarie ricadenti nei perimetri di centro storico;
- rete secondaria:
- strade interquartiere di rilevante interesse funzionale: strade di connessione tra quartieri o tra ambiti urbani;
- strade di quartiere: strade di servizio agli insediamenti di quartiere;
- strade locali: strade a servizio diretto degli edifici per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale o finale degli spostamenti veicolari privati;
- strade di interquartiere di rilevante interesse funzionale, di quartiere e locali ricadenti nei perimetri di centro storico.

3. Archi stradali appartenenti ad una strada univocamente definita nello Stradario Unico del comune di Napoli possono appartenere a diverse tipologie.

4. Poiché le caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali proprie del patrimonio viario del Comune di Napoli non consentono di identificare una corrispondenza univoca con i tipi di strade definiti nell'art. 2 del D. Lgs. 30/4/1992, n° 285, dette strade vengono assimilate ai tipi di legge nel modo seguente:

- le autostrade urbane alle strade di tipo A;
- tutte le strade, ad esclusione delle locali, alle strade di tipo E ovvero, se esterne al centro abitato, alle strade di tipo F;
- le strade locali e quelle pedonali alle strade di tipo F.

5. Le caratteristiche della strade, definite nel 3° comma dell'art. 2 del D. Lgs. 30/4/1992, n° 285, costituiscono pertanto, laddove le trasformazioni urbane lo consentano, il riferimento per perseguire obiettivi di mobilità da equilibrare in rapporto alla tutela del tessuto urbano nel quale si inseriscono e alla valorizzazione ambientale del territorio circostante.

6. In relazione alle norme di gestione della sede stradale, di regolazione e progettazione delle relative pertinenze e all'applicazione di intervenute disposizioni legislative verranno assunte tutte le indicazioni congruenti con la prevalente funzione di mobilità assegnata ad ogni tipologia di strada di cui al comma 2 del presente articolo.

Articolo 5. Procedure di aggiornamento della classificazione

1. A seguito di modifiche della geometria ovvero di approfondite valutazioni conseguenti a mutate condizioni del quadro normativo di gestione del territorio, alla necessità di salvaguardare l'ambiente, di tutelare il patrimonio storico e artistico, alla realizzazione e successiva operatività delle reti del trasporto pubblico e alla ridefinizione degli schemi di circolazione, le strade primarie e le strade pedonali, possono essere classificate in una diversa tipologia rispetto a quella definita nel presente Regolamento sulla base di apposita deliberazione della Giunta comunale; tale atto costituisce variante al Regolamento viario.

2. Le strade appartenenti alla rete secondaria possono essere riclassificate sulla sola base dell'ordinanza sindacale relativa alla revisione di dispositivi di traffico d'area.

Articolo 6. Gradualità delle soluzioni proposte

1. Negli articoli relativi alle norme funzionali delle singole tipologie di strada vengono proposte, in alcuni casi, più soluzioni ad un determinato problema funzionale.

2. La soluzione da applicare andrà rapportata ad esigenze specifiche e di crescente complessità di gestione del traffico.

Articolo 7. Riferimenti normativi

1. Per quanto non espressamente trattato nel presente Regolamento viario valgono le disposizioni contenute in:

- Disciplina urbanistica vigente;
- Norme nazionali e regionali vigenti;
- Piano delle attività Commerciali (delibera Consiglio comunale n° 46 del 9/3/01);
- Regolamento per la disciplina dei lavori da eseguirsi sulle strade comunali e loro pertinenze (delibera Giunta comunale n° 14 del 5/3/64) e successiva integrazione di cui alla delibera di Giunta comunale n° 3244 del 6/10/00;
- Regolamento degli impianti (delibera Consiglio comunale n° 296 del 24/9/99 e n° 419 del 29/10/99);
- Programma Urbano Parcheggi (P.U.P.) (delibera Consiglio comunale n° 283 del 3/8/99);
- Regolamento edilizio (deliberazione del Consiglio provinciale n° 47 del 5/5/99);
- Delimitazione del centro abitato (delibera Giunta comunale n° 423 del 22/12/95);

TITOLO II – RETE PRIMARIA

Articolo 8. Norme generali

1. Al fine di disciplinare in modo congruo l'uso e i criteri di intervento in funzione delle caratteristiche degli assi stradali che compongono la rete primaria, sono state identificate le seguenti due tipologie di strade:

- autostrade urbane: destinate esclusivamente alla circolazione dei veicoli per il trasporto privato e pubblico con le limitazioni riportate nel successivo articolo 9;
- strade primarie: destinate prevalentemente alla circolazione dei veicoli per il trasporto privato e pubblico e, quando consentito dalle caratteristiche dimensionali della carreggiata e della sezione stradale, anche alla sosta; sono altresì destinate alla circolazione dei pedoni sui marciapiedi e su altre zone debitamente segnalate.

2. Le strade primarie a loro volta sono state classificate in ulteriori tre tipologie:

- strade primarie di collegamento con la rete autostradale urbana;
- strade primarie ordinarie;
- strade primarie ordinarie ricadenti nei perimetri di centro storico.

3. La rete della viabilità primaria, intesa come l'insieme delle infrastrutture viarie e delle aree contigue verdi o comunque non edificate, contribuisce alla realizzazione delle rete ecologica cittadina in conformità a quanto disposto nello strumento urbanistico vigente.

4. Nell'APPENDICE 1 sono riportati gli elenchi delle strade appartenenti alle autostrade urbane, elenco 1.1, alle strade primarie di collegamento con la rete autostradale urbana, elenco 1.2, e alle strade primarie ordinarie, elenco 1.3; tali elenchi sono suscettibili di variazioni utilizzando la procedura dell'articolo 5.

5. Alcune strade non sono identificate nello Stradario Unico del Comune di Napoli pertanto non compaiono negli elenchi o vengono riportate ,quando questo è disponibile, con il toponimo della cartografia; per l'identificazione della tipologia delle strade fa fede la tavola allegata.

Articolo 9. Autostrade urbane – norme funzionali

1. Accesso consentito a tutti i mezzi ad esclusione dei veicoli a braccia e a trazione animale, dei velocipedi, dei ciclomotori e dei motoveicoli secondo le limitazioni di cilindrata fissate nel C.d.S..

2. Velocità ammessa: differenziata nei vari archi in funzione delle indicazioni contenute nei segnali fissi o in quelli a informazione variabile.

3. Intersezione tra archi della viabilità autostradale urbana: sfalsata e canalizzata.

4. Regime di sosta: consentita solo nelle zone esterne alla carreggiata a questo scopo destinate e nelle modalità previste nel codice della strada.

5. Fermata dei mezzi pubblici: vietata se non su piazzola di sosta collegata tramite una connessione pedonale alla viabilità urbana.

6. Attraversamenti pedonali solo in sede propria a scavalco o in sottopasso.

7. Passi carrabili: sono vietati sulle rampe e sugli svincoli di collegamento con la viabilità primaria; nei tratti autostradali sono consentiti quelli realizzati con corsie di accelerazione e decelerazione di caratteristiche conformi alla legislazione vigente; le relative autorizzazioni saranno subordinate a una verifica di impatto sulla circolazione lungo il tratto interessato anche in funzione della distanza da eventuali altri svincoli o passi carrabili.

8. Al fine di garantire adeguate condizioni di manutenibilità, sicurezza e salubrità, considerate le caratteristiche diversificate della morfologia delle varie sezioni degli archi stradali delle autostrade urbane, si ritiene inderogabile l'esigenza di procedere, per quanto possibile, all'unificazione delle loro prestazioni attraverso interventi migliorativi e/o attraverso l'applicazione di appropriate tecnologie.

8.1 Per quanto concerne la manutenibilità dovrà essere garantita:

- la programmazione annuale degli interventi di manutenzione;
- la segnalazione anche preventiva all'utenza dello stato dei lavori sulle autostrade urbane;

- l'indicazione di un abaco dei materiali da utilizzare negli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria.

8.2 Per quanto concerne la sicurezza dovrà essere garantita la realizzazione e l'uniformità degli interventi relativi:

- alla segnaletica compresa quella a messaggio variabile;
- all'illuminazione notturna da definire a seguito di appositi studi;
- alla pavimentazione al fine di garantire le stesse prestazioni del fondo stradale in qualsiasi condizioni di fruizione;
- al monitoraggio dello stato del traffico;
- alla dotazione di mezzi predisposti ad intervenire sulle autostrade urbane;
- ai sistemi di assistenza all'utenza.

8.3 Per quanto concerne la salubrità dovranno essere garantiti:

- il monitoraggio dell'inquinamento atmosferico e di quello acustico e l'assunzione di misure atte a produrre la riduzione;
- la creazione dei corridoi ecologici;
- il monitoraggio dei parametri ambientali, prima e dopo la realizzazione dei corridoi ecologici, per valutarne il loro effetto.

Articolo 10. Strade primarie di collegamento con la rete autostradale urbana – norme funzionali

1. Sono ammessi tutti i veicoli; le fasce orarie e i limiti di accesso dei mezzi di tipo N1, N2 e N3 saranno stabiliti con apposita ordinanza sindacale.

2. Velocità ammessa: non superiore a 50 km/h.

3. Intersezioni con le autostrade urbane:

- diritto di precedenza rispetto a chi proviene dalle autostrade urbane;
- rotatoria di diametro esterno fino a 30,00 m.

4. Regime di sosta: consentita solo in apposita area riservata alla sosta, con accesso e uscita da corsia specializzata o a condizione di garantire due corsie di marcia nella direzione dell'immissione – uscita dell'autostrada urbana.

5. Fermata dei mezzi pubblici: quando possibile è prevista la realizzazione del golfo di fermata.

6. Attraversamenti pedonali: sono posti in generale in prossimità degli incroci e ad intervalli non inferiori a 200 m a meno di motivate esigenze di mobilità pedonale; saranno prevalentemente regolati da

impianto semaforico; in corrispondenza dell'attraversamento pedonale si prevede la sistemazione, al margine della carreggiata, di elementi parapetonali per facilitare la canalizzazione dei pedoni verso l'attraversamento.

7. Passi carrabili: è consentita la regolarizzazione dei passi carrabili autorizzati e il rilascio di nuove concessioni a condizione che siano previsti accorgimenti tali da garantire che la sede stradale sia sgombra nel corso delle manovre di ingresso – uscita, valutata l'entità dei fruitori del passo carrabile; nelle zone di ristrutturazione edilizia e/o urbanistica i nuovi passi carrabili dovranno essere localizzati, per quanto possibile, nella strade di tipologia inferiore.

Articolo 11. Strade primarie ordinarie – norme funzionali

1. Sono ammessi tutti i veicoli; le fasce orarie e i limiti di accesso dei mezzi di tipo N1, N2 e N3 saranno stabiliti con apposita ordinanza sindacale.

2. Velocità ammessa: non superiore a 50 km/h.

3. Intersezioni con:

- altre strade primarie dello stesso tipo;
- a raso, con stop o diritto di precedenza;
- a raso, semaforizzate;

- altre strade primarie di collegamento con la viabilità autostradale urbana;
- semaforizzate e canalizzate;
- rotatoria di diametro esterno fino a 30 m.

4. Regime della sosta: la sosta è consentita sulla carreggiata stradale nell'ambito delle zone opportunamente segnalate per le diverse tipologie di mezzo e di utenza; in particolare nelle aree di rilevante congestione la sosta è prevista nei casi in cui le condizioni della sezione stradale consentano la realizzazione di due marciapiedi di almeno 2,00 m e possa essere garantita una larghezza della carreggiata stradale non inferiore a 3,50 m per senso di marcia; nelle strade di grande rilevanza commerciale deve essere data la priorità alla sosta a pagamento.

5. Fermata dei mezzi pubblici ove possibile:

- interna alla fascia destinata alla sosta dei mezzi privati;
- nella larghezza del marciapiede a condizione che rimanga uno spazio per i pedoni non inferiore a 2 m.

6. Attraversamenti pedonali: sono posti in generale in prossimità degli incroci e ad intervalli non inferiori a 200 m a meno di motivate esigenze di mobilità pedonale; saranno regolati prevalentemente da impianto semaforico; in corrispondenza dell'attraversamento pedonale si prevede la sistemazione, al margine della carreggiata, di elementi parapetonali per facilitare la canalizzazione dei pedoni verso l'attraversamento.

7. Passi carrabili: è consentita la regolarizzazione dei passi carrabili autorizzati e il rilascio di nuove concessioni a condizione che siano previsti accorgimenti tali da garantire che la sede stradale sia sgombra nel corso delle manovre di ingresso – uscita, valutata l'entità dei fruitori del passo carrabile; nelle zone di ristrutturazione edilizia e/o urbanistica i nuovi passi carrabili dovranno essere localizzati, per quanto possibile, nelle strade di tipologia inferiore; nell'edilizia esistente può essere autorizzato il passo carrabile con accesso sul filo della sede stradale per un numero di posti auto serviti non superiore a 9 ove si ricorra a meccanismi automatici di apertura a distanza.

Articolo 12. Strade primarie ordinarie ricadenti nel centro storico – norme funzionali

1. Appartengono a questa tipologia le strade primarie comprese nei perimetri del territorio comunale classificati Centro storico nello strumento urbanistico vigente.

2. Nei casi in cui la strada sia anche solo in parte inclusa nel Centro Storico i contenuti del presente articolo e del successivo articolo 13 si intendono estesi a tutti gli archi stradali che hanno la stessa toponomastica.

3. Veicoli ammessi: tutti i veicoli; le fasce orarie e i limiti di accesso dei mezzi di tipo N1, N2 e N3 saranno stabiliti con apposita ordinanza sindacale.

4. Velocità ammessa: non superiore a 30 km/h.

5. Intersezioni con altre strade primarie:

- rotatoria di diametro esterno non inferiore a 7,00 m;
- semaforizzate con canalizzazione pedonale ai semafori;
- semaforizzate e canalizzate.

6. Regime della sosta: la sosta è consentita sulla carreggiata stradale nell'ambito delle zone opportunamente segnalate per le diverse tipologie di mezzo e di utenza; in particolare nelle aree di rilevante congestione è prevista ove le condizioni della sezione stradale consentano la realizzazione di due marciapiedi di almeno 2,00 m e ove si possa garantire una larghezza della carreggiata stradale non inferiore a 3,50 m per senso di marcia; nelle strade di grande rilevanza commerciale deve essere data la priorità alla sosta a pagamento.

7. Fermata dei mezzi pubblici ove possibile:

- interna alla fascia destinata alla sosta dei mezzi privati;
- nella larghezza del marciapiede quando rimane uno spazio per i pedoni uguale o superiore a 2,00 m.

8. Attraversamenti pedonali: fatto salvo il contenuto dell'ultimo capoverso del comma 6 dell'articolo 21, sono posti in generale in prossimità degli incroci e ad intervalli non inferiori a 100 m, a meno di motivate esigenze di mobilità pedonale; saranno regolati prevalentemente da impianto semaforico; in corrispondenza dell'attraversamento pedonale si prevede la sistemazione, al margine della carreggiata, di elementi parapedonali per facilitare la canalizzazione dei pedoni verso l'attraversamento.

9. Passi carrabili: è consentita la regolarizzazione dei passi carrabili autorizzati e il rilascio di nuove concessioni finalizzate all'accesso a posti macchina aggiuntivi pertinenziali e all'attuazione del Programma Urbano Parcheggi a condizione che la sede stradale sia sgombra nel corso delle manovre di ingresso – uscita, valutata l'entità dei fruitori del carrabile; nell'edilizia esistente può essere autorizzato il passo carrabile, per l'accesso a posti auto pertinenziali, sul filo della sede stradale per un numero di posti auto serviti non superiore a 9 ove si ricorra a meccanismi automatici di apertura a distanza

Articolo 13. Strade primarie – regole di allestimento

1. Fatte salve le indicazioni dei commi successivi, nelle attività di riallestimento e di realizzazione della viabilità primaria, verrà perseguito l'obiettivo di uniformare sull'intero territorio comunale le prestazioni delle strade mediante la diffusione della sezione tipo composta da due marciapiedi di larghezza superiore o uguale a 2,00 m, due corsie per senso di marcia ognuna della larghezza di almeno 3,00 m e, ove necessario, cordolo di separazione, in generale non inferiore a 0,80 m, delle corsie di marcia contrapposte.

2. In presenza di sezioni stradali di dimensione superiore allo standard definito nel comma precedente, l'eccedenza di spazio sarà destinata in primo luogo ai pedoni in particolare per quelle strade di grande rilevanza storica, ambientale e di riconosciuto valore commerciale.

3. Soddisfatte le esigenze dei pedoni e in relazione alle attività prevalenti nella zona potranno essere identificate zone di sosta in conformità a quanto stabilito nel comma 6 dell'articolo 12.

4. Le strade primarie ad unica corsia di scorrimento avranno una sezione della carreggiata stradale mai inferiore a 3,50 m e due marciapiedi di norma non inferiori a 1,20 m.

5. In particolare per il marciapiede delle strade con esposizione variabile da sud-est a sud-ovest può essere realizzata una larghezza del marciapiede atta ad accogliere l'impianto di alberi di chioma adeguata a produrre ombra nei mesi estivi.

6. All'interno dei perimetri del Centro Storico la pavimentazione della sede stradale, ove non sia allo stato attuale costituita da materiali litoidi tradizionali, potrà essere realizzata con materiali specificatamente finalizzati alla riduzione dell'inquinamento acustico.

7. Nella realizzazione dei passi carrabili va assicurata la continuità longitudinale dei percorsi pedonali raccordando la quota di calpestio del marciapiede con la zona carrabile.

8. Gli attraversamenti pedonali se semaforizzati saranno dotati di segnalazioni acustiche e segnalazione tattile poste sul supporto del semaforo; il tipo di pavimentazione agevererà l'individuazione delle segnalazioni medesime al fine di facilitare la mobilità dei soggetti portatori di handicap ed in particolare dei soggetti non vedenti.

TITOLO III – RETE SECONDARIA

Articolo 14. Norme generali

1. Al fine di disciplinare in modo congruo l'uso e i criteri di intervento in funzione delle caratteristiche degli archi stradali che compongono le reti secondarie, sono state identificate le seguenti tipologie di strade:

- strade interquartiere di rilevante interesse funzionale: destinate alla circolazione dei veicoli per il trasporto privato e pubblico e, quando consentito dalle caratteristiche dimensionali della

carreggiata e della sezione stradale, anche alla sosta; sono altresì destinate alla circolazione dei pedoni sui marciapiedi e su altre aree debitamente segnalate;

- strade di quartiere: destinate alla circolazione dei veicoli per il trasporto privato e pubblico, alla sosta e alla circolazione dei pedoni sui marciapiedi e su altre zone debitamente segnalate;
- strade locali: destinate prevalentemente alla circolazione dei pedoni sui marciapiedi e su altre zone debitamente segnalate; sono altresì destinate alla circolazione dei veicoli per il
- trasporto privato e alla sosta;
- strade della rete secondaria ricadenti nei perimetri del territorio comunale classificati Centro Storico nello strumento urbanistico vigente il cui uso prevalente è analogo a quello definito nei punti precedenti per le diverse tipologie di strada.

2. Nell'APPENDICE 1 sono riportati gli elenchi delle strade interquartiere di rilevante interesse funzionale, elenco 1.4, e delle strade di quartiere, elenco 1.5; tali elenchi sono suscettibili di variazioni utilizzando la procedura dell'articolo 5.

3. Alcune strade non sono identificate nello Stradario Unico del Comune di Napoli pertanto non compaiono negli elenchi o vengono riportate ,quando questo è disponibile, con il toponimo della cartografia; per l'identificazione della tipologia delle strade fa fede la tavola allegata.

Articolo 15. Strade interquartiere di rilevante interesse funzionale – norme funzionali

1. Veicoli ammessi: tutti i veicoli; le fasce orarie e i limiti di accesso dei mezzi di tipo N1, N2 e N3 saranno stabiliti con apposita ordinanza sindacale.

2. Velocità ammessa: non superiore a 50 km/h.

3. Intersezioni con:

- strade della stessa tipologia;
- a raso con diritto di precedenza;
- a raso, semaforizzate;
- con strade primarie: a raso e semaforizzate.

4. Regime della sosta: la sosta è consentita sulla carreggiata stradale nell'ambito delle zone opportunamente segnalate per le diverse tipologie di mezzo e di utenza.

5. Fermata dei mezzi pubblici:

- a margine della carreggiata;
- interna alla fascia destinata alla sosta dei mezzi privati;
- nella larghezza del marciapiede a condizione che rimanga libero uno spazio per i pedoni non inferiore a 2,00 m.

6. Attraversamenti pedonali: sono posti in generale in prossimità degli incroci e ad intervalli non inferiori a 100 m a meno di motivate esigenze di mobilità pedonale; saranno regolati prevalentemente da impianto semaforico; in corrispondenza dell'attraversamento pedonale si prevede la sistemazione, al margine della carreggiata, di elementi parapedonali per facilitare la canalizzazione dei pedoni verso l'attraversamento.

7. Passi carrabili: è consentita la regolarizzazione dei passi carrabili autorizzati e il rilascio di nuove concessioni a condizione che la sede stradale sia sgombra nel corso delle manovre di ingresso – uscita, valutata l'entità dei fruitori del carrabile; nelle zone di ristrutturazione edilizia e/o urbanistica i nuovi passi carrabili dovranno essere localizzati, per quanto possibile, nelle strade di tipologia inferiore; nell'edilizia esistente può essere autorizzato il passo carrabile, per l'accesso a posti auto pertinenziali, sul filo della sede stradale per un numero di posti auto serviti non superiore a 9 ove si ricorra a meccanismi automatici di apertura a distanza.

Articolo 16. Strade di quartiere – norme funzionali

1. Veicoli ammessi: tutti i veicoli; le fasce orarie e i limiti di accesso dei mezzi di tipo N1, N2 saranno stabiliti con apposita ordinanza sindacale; in particolare è escluso il transito di mezzi di tipo N3.

2. Velocità ammessa: non superiore a 30 km/h.

3. Intersezioni delle strade di quartiere con:

- altre strade di quartiere dello stesso tipo: a raso;
- strade di rilevante interesse funzionale:
- a raso, stop e obbligo di dare precedenza;
- a raso, semaforizzate;
- strade primarie:
- a raso, stop e obbligo di dare precedenza;
- a raso, semaforizzate;
- a raso, semaforizzate e canalizzate.

4. Regime della sosta: la sosta è consentita nella carreggiata stradale nell'ambito delle zone opportunamente segnalate per le diverse tipologie di mezzo e di utenza.

5. Fermata dei mezzi pubblici: è consentita a margine della carreggiata stradale.

6. Attraversamenti pedonali: sono posti in generale in prossimità degli incroci e ad intervalli non inferiori a 100 m a meno di motivate esigenze di mobilità pedonale; potranno essere realizzati, con opportuna segnalazione, rialzati rispetto al piano stradale preferibilmente collegando le quote dei due marciapiedi; per particolari esigenze di sicurezza è previsto l'utilizzo del semaforo a chiamata.

7. Passi carrabili: è consentito la regolarizzazione dei passi carrabili autorizzati e il rilascio di nuove concessioni a condizione che la sede stradale sia sgombra nel corso delle manovre di ingresso – uscita.

Articolo 17. Strade locali – norme funzionali

1. Veicoli ammessi: tutti i veicoli; le fasce orarie e i limiti di accesso dei mezzi di tipo N1, N2 saranno stabiliti con apposita ordinanza sindacale; in particolare è escluso il transito di mezzi di tipo N3.

2. Velocità ammessa: non superiore a 30 km/h.

3. Intersezioni delle strade locali con:

- altre strade locali dello stesso tipo e strade di quartiere: a raso;
- strade interquartiere di rilevante interesse funzionale:
- a raso, stop e obbligo di dare precedenza;
- a raso, semaforizzate;
- strade primarie:
- a raso, stop e obbligo di dare precedenza;
- a raso, semaforizzate;
- in caso di senso unico a raso, semaforizzate e canalizzate.

4. Regime della sosta: la sosta è consentita nella carreggiata stradale nell'ambito delle zone opportunamente segnalate per le diverse tipologie di mezzo e di utenza.

5. Fermata dei mezzi pubblici: è consentita a margine della carreggiata stradale.

6. Attraversamenti pedonali: sono posti in generale in prossimità degli incroci e ad intervalli non inferiori a 50 m, a meno di motivate esigenze di mobilità pedonale; potranno essere realizzati, con opportuna segnalazione, rialzati rispetto al piano stradale preferibilmente collegando le quote dei due marciapiedi; per particolari esigenze di sicurezza è previsto l'utilizzo del semaforo a chiamata.

7. Passi carrabili: è consentito il rilascio di nuove concessioni.

Articolo 18. Strade della rete secondaria ricadenti nel centro storico – norme funzionali

1. Appartengono a questa tipologia le strade secondarie ricadenti nei perimetri di centro storico definiti dallo strumento urbanistico vigente.

2. Nei casi in cui la strada sia solo in parte inclusa in detti perimetri i contenuti del presente articolo e del successivo articolo 19 si intendono estesi a tutti gli archi stradali che hanno la stessa toponomastica.

3. Veicoli ammessi: tutti i veicoli; per le sole strade locali i veicoli ammessi sono quelli di sezione trasversale non superiore a 2,20 m ove la carreggiata sia inferiore a 3,50 m.

4. Velocità ammessa: la velocità ammessa per i mezzi ai quali è consentito l'accesso sarà non superiore a 30 km/h nelle strade di rilevante interesse funzionale e non superiore a 20 km/h nelle strade di quartiere e locali fatte salve particolari condizioni di urgenza che saranno oggetto di segnalazione acustica e ottica da parte dei mezzi abilitati.

5. Intersezioni delle strade di rilevante interesse funzionale, di quartiere e locali ricadenti nel centro storico con:

- strade dello stesso tipo;
- a raso con stop o diritto di precedenza;
- strade primarie:
- a raso con stop, obbligo di dare precedenza e canalizzazione nel caso di immissioni con svolta obbligata;
- a raso con stop, obbligo di dare precedenza nel caso di immissioni di strada locale a doppio senso di circolazione;
- a raso, semaforizzate.

6. Regime della sosta: la sosta è consentita nell'ambito delle zone opportunamente segnalate per le diverse tipologie di mezzo e di utenza; orari e modalità della sosta per carico e scarico merci sono da regolare con apposita Ordinanza Sindacale.

7. Fermata di mezzi per il trasporto pubblico: è consentita la fermata a margine della carreggiata stradale; nelle strade locali è consentito il transito a mezzi pubblici di sezione non superiore a 2,20 m.

8. Attraversamenti pedonali: sono posti in generale in prossimità degli incroci e ad intervalli non inferiori a 50 m a meno di motivate esigenze di mobilità pedonale; potranno essere realizzati, con opportuna segnalazione, rialzati rispetto al piano stradale preferibilmente collegando le quote dei due marciapiedi; per particolari esigenze di sicurezza è previsto l'utilizzo del semaforo a chiamata.

9. Per i passi carrabili, in relazione alle rispettive tipologie di strada, valgono le disposizioni dei precedenti articoli 15, 16 e 17.

10. È consentito l'ampliamento e/o la trasformazione delle attività in fregio laddove conformi alla strumentazione urbanistica vigente e non comportino una significativa maggiorazione del traffico rispetto alla attività preesistente; ove ciò accada saranno verificate le proposte di soluzioni per il contenimento dell'impatto.

Articolo 19. Strade della rete secondaria – regole di allestimento

1. Le dimensioni minime di riferimento delle corsie e dei marciapiedi, consigliate in sede di riallestimento, sono, in funzione della dimensione della sezione stradale e del ruolo della strada nel contesto urbano, le seguenti:

- larghezza della sezione stradale inferiore o uguale a 6,00 m:
- pavimentazione in piano;
- corsia di marcia unica;
- eliminazione dei marciapiede inferiori a 0,90 m;
- eventuale segnalazione con diversi materiali della zona pedonale;
- elementi parapedonali se la strada è a traffico intenso ovvero elementi dissuasori della sosta;
- velocità massima 10 km/h;
- precedenza ai pedoni;
- consentito il transito e la fermata dei mezzi per il trasporto pubblico di larghezza non superiore a 2,20 m;
- larghezza della sezione stradale da 6,00 a 7,50 m:

- corsia di marcia unica variabile tra 2,75 e 3,50 m;
- due marciapiedi della larghezza variabile tra 1,20 e 2,00 m in funzione del rilevante interesse ambientale, storico artistico o commerciale;
- velocità massima 20 km/h;
- precedenza ai pedoni;
- divieto di sosta;
- consentito il transito e la fermata dei mezzi per il trasporto pubblico di larghezza non superiore a 2,20 m;
- larghezza della sezione stradale fino a 9,50 m:
- in funzione delle esigenze del traffico locale vengono indicate tre soluzioni di allestimento:
 - una corsia di marcia unica variabile da 2,75 a 3,50 m;
 - una corsia di marcia unica di 2,75 m e una corsia di sosta di 1,80 m;
 - due corsie di una o due direzioni di marcia di 2,75 m;
- due marciapiedi della larghezza superiore o uguale a 2,00 m in funzione del rilevante interesse ambientale, storico artistico o commerciale;
- consentito il transito e la fermata dei mezzi per il trasporto pubblico di larghezza non superiore a 2,35 m.

2. Gli attraversamenti pedonali se semaforizzati saranno dotati di segnalazioni acustiche e segnalazione tattile poste sul supporto del semaforo; il tipo di pavimentazione agevolerà l'individuazione delle segnalazioni medesime al fine di facilitare la mobilità dei soggetti portatori di handicap ed in particolare dei soggetti non vedenti.

3. Nella realizzazione dei passi carrabili va garantita la continuità longitudinale dei percorsi pedonali raccordando la quota della zona carrabile del marciapiede con la sede stradale predisponendo idonea segnalazione per i pedoni.

4. Al fine di rendere più sicura l'utilizzazione della strada da parte dei pedoni, ove la sezione stradale non consenta un adeguamento minimo dei marciapiedi, viene prevista l'eliminazione dei marciapiedi esistenti di larghezza inferiore a 0,90 m.

5. In particolare nelle strade locali comprese nei perimetri di centro storico:

- qualora possibile, in relazione alle pendenze e alle altezze degli accessi, la sezione trasversale è piana, senza marciapiedi fatte salve le pendenze per lo smaltimento delle acque superficiali; in questo caso la sicurezza dei pedoni sulle strade di questa tipologia verrà assicurata oltre che dalla segnaletica verticale anche dalla realizzazione di percorsi riconoscibili dalla messa in opera di diversa pavimentazione e/o dalla installazione di dissuasori o elementi parapedonali;
- l'uso della segnaletica orizzontale è consentito nei soli casi in cui non sia possibile realizzare altre soluzioni o in attesa della loro realizzazione.

6. Per le strade interquartiere di rilevante interesse funzionale valgono altresì le norme del precedente articolo 13 ove non in contrasto.

TITOLO IV – STRADE E PIAZZE PEDONALI

Articolo 20. Norme generali

1. Le strade e le piazze pedonali sono destinate in esclusiva o prevalentemente alla circolazione dei pedoni e comprendono tutti gli archi di viabilità a questo fine identificati siano essi in piano che in pendenza caratterizzati o meno dalla presenza di gradini e/o gradoni.

2. L'approvazione del presente Regolamento Viario, per le strade e piazze di cui all'elenco 1.6, tiene luogo della delibera di delimitazione delle aree pedonali di cui al comma 9 dell'art. 7 del D. Lg 30/4/1992 n.285.

3. Nell'APPENDICE 1 è riportato l'elenco delle strade e delle piazze pedonali, elenco 1.6; tale elenco è suscettibile di variazioni utilizzando la procedura dell'articolo 5; le strade e i tratti di strada caratterizzate da gradini e gradoni, benché non esplicitamente riportate nell'elenco 1.6, sono comprese di fatto nelle strade pedonali.

Articolo 21. Strade e piazze pedonali – norme funzionali

1. Nelle strade e nelle piazze pedonali è vietato il transito e la sosta di qualsiasi veicolo, a meno di specifici provvedimenti motivati, fatti salvi quelli che nell'espletamento locale delle loro funzioni:

- siano destinati alla manutenzione e alla pulizia della strada;
- appartengano ad enti erogatori di servizi di pubblica utilità;
- siano al servizio di persone con limitate o impedito di capacità motorie;
- siano diretti a parcheggi pertinenziali non altrimenti raggiungibili;
- siano adibiti al carico e allo scarico delle merci a condizione che siano di minimo impatto ambientale.

2. L'accesso di altri veicoli a trazione umana, di veicoli che siano caratterizzati da emissioni zero e abbiano ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi e di veicoli a trazione animale, verrà specificatamente autorizzato nell'atto di classificazione della strada pedonale o nei successivi provvedimenti sindacali.

3. Veicoli a due ruote di qualsiasi cilindrata dovranno essere condotti a mano e a motore spento.

4. La velocità ammessa per i mezzi ai quali è consentito l'accesso sarà a passo d'uomo, dell'ordine di circa 5 km/h, fatte salve particolari condizioni di urgenza che saranno oggetto di segnalazione acustica e ottica da parte dei mezzi abilitati.

5. La precedenza sarà sempre attribuita al pedone fatta salva la specifica situazione definita nel comma precedente.

6. Intersezione delle strade pedonali con:

- strade appartenenti allo stesso tipo e strade locali ricadenti nel centro storico: in piano senza soluzioni di continuità;
- tutte le strade della rete secondaria e primarie ordinarie: in generale regolata dal semaforo a chiamata; in corrispondenza dell'attraversamento pedonale si prevede la sistemazione, al margine della carreggiata, di elementi parapedonali per facilitare la canalizzazione dei pedoni verso l'attraversamento; al fine di garantire la continuità dei percorsi pedonali di rilevante intensità d'uso o di riconosciuto valore storico, artistico o ambientale, è consentito il livellamento delle quote dei percorsi di attraversamento della carreggiata.

7. Passi carrabili: nelle strade comprese nel presente articolo non possono essere concessi ulteriori passi carrabili rispetto a quelli esistenti che verranno sottoposti a verifica di regolarità; le situazioni irregolari potranno essere sanate a seguito del pagamento dei mancati versamenti previa verifica di compatibilità con le caratteristiche locali storico - artistiche e ambientali; nell'atto di classificazione di una strada in strada pedonale andrà indicata la durata di validità delle concessioni preesistenti ove riferite ad attività non compatibili con l'uso pedonale; in ogni caso il dispositivo di pedonalizzazione di una strada o di una piazza deve contenere le eventuali revoche di passi carrabili esistenti in particolare negli ambiti di rilevante interesse storico, artistico e ambientale; nelle zone di ristrutturazione edilizia e urbanistica i passi carrabili non potranno essere concessi in corrispondenza delle strade pedonali.

Articolo 22. Strade e piazze pedonali – regole di allestimento

1. Una strada pedonale, quando necessario, viene progettata o riallestita rispetto al suo stato attuale per essere parzialmente utilizzata anche dai mezzi motorizzati in funzione degli accessi ai passi carrabili esistenti, ai parcheggi privati interclusi e a zone residenziali o commerciali altrimenti non raggiungibili; in questo caso il percorso è in piano mentre l'eventuale superamento di piccole pendenze e i relativi rallentamenti riguardano i veicoli ammessi.

2. Nelle strade comprese nel presente articolo non va realizzata la segnaletica orizzontale.

3. Per l'installazione di elementi di segnaletica, arredo e altro va prioritariamente verificata la possibilità di adottare soluzioni staffate sulle pareti degli edifici adiacenti ad esclusione di quelli vincolati ai sensi della legge 1089/39.

4. Sia che si tratti di nuove reti che di adeguamento e manutenzione di quelle esistenti i contenitori di impianti elettrici, telefonici, cavi, di segnalazione e trasmissione dati, ecc. verranno per quanto possibile unificati e installati sotto la sede stradale in appositi pozzetti o all'interno di fabbricati adiacenti.

5. Per quanto possibile devono essere eliminati, interrando, gli attraversamenti aerei di cavi e gli stessi cavi devono essere rimossi da parte del titolare degli stessi quando costituiscono parti di reti dismesse.

6. Nelle strade e nelle piazze pedonali caratterizzate dalla presenza di gradini e/o gradoni è vietata la messa in opera di opere fisse di qualsiasi natura finalizzate a consentire il passaggio dei mezzi motorizzati.

7. L'eliminazione di gradini e gradoni può essere disposta, quando non è possibile individuare altre soluzioni, solo per fondati motivi legati alla facilitazione dell'accesso di portatori di handicap, dei mezzi che svolgono servizi di pubblica utilità e alla sicurezza; va comunque tutelato il valore storico - ambientale dell'ambito considerato e valutata l'eventuale eliminazione all'interno di un piano locale di traffico.

8. Quando i raccordi tra pendenze, ingressi ai negozi e alle abitazioni lo consentono la sezione trasversale delle strade pedonali è piana, senza marciapiedi fatte salve le pendenze per lo smaltimento delle acque superficiali.

9. Passi carrabili: vanno realizzati garantendo la massima tutela dei percorsi pedonali.

10. I materiali di finitura, le caratteristiche degli arredi fissi e mobili, degli elementi di dissuasione, del transito e della sosta, e parapedonali saranno finalizzati a rendere riconoscibile questo tipo di strada

11. Le regole di allestimento delle strade e delle piazze pedonali definite nel presente articolo possono applicarsi a tutte le superfici destinate ai pedoni nell'ambito di tutte le tipologie di strade.

TITOLO V – ALTRE NORME INERENTI L'AMBIENTE STRADALE

Articolo 23. Coordinamento della riqualificazione dell'ambiente stradale

1. Le competenze dei diversi Servizi e dei Servizi Tecnici Circostrizionali chiamati ad intervenire sull'ambiente stradale devono essere coordinate al fine di garantire una gestione complessiva della riqualificazione e della valorizzazione del territorio urbano.

2. Al fine di garantire la corretta e completa applicazione del Regolamento Viario, sarà individuato il servizio competente per la formulazione di pareri su progetti di rifacimento e manutenzione straordinaria delle strade e delle piazze anche in relazione alla programmazione degli stessi.

3. Metodi di intervento, regole per la progettazione, abaco delle soluzioni in relazione alle caratteristiche del territorio urbano sul quale si interviene possono essere oggetto di un Regolamento dell'arredo urbano.

4. Nelle more della redazione del Regolamento suddetto i progetti di riqualificazione dell'ambiente stradale saranno corredati dalla rilevazione di informazioni relative a:

- facciate;
- valori estetici emergenti;
- tipi di pavimentazioni esistenti;
- elementi di segnaletica stradale, pubblicitaria e di informazione e relative installazioni tecniche fuori terra;
- vetrine e mostre aggettanti sulla sede stradale;
- elementi arborei e arbustivi;
- sottoservizi, pozzetti di ispezione e relative installazioni fuori terra, linee e attrezzature in gestione e abbandonate;
- tracciati del traffico dei mezzi pubblici, privati e dei pedoni;

- gli accessi agli edifici e i passi carrabili dei quali sarà verificata la regolarità amministrativa e la rispondenza ai requisiti specificati per le diverse tipologie di strada;
- gli elementi di arredo presenti: chioschi, box, wc, panchine, ecc.;
- recinzioni a margine per tipologia e dimensioni;
- l'abaco dei materiali degli elementi censiti.

Articolo 24. Occupazione e allestimento del suolo pubblico

1. Nelle strade primarie, nelle strade interquartiere di rilevante interesse funzionale e nelle strade di quartiere è vietato ogni tipo di occupazione della carreggiata fatte salve le autorizzazioni concesse per utilizzazioni episodiche a condizione che venga predisposto un dispositivo di circolazione alternativo.

2. Nelle strade primarie e in quelle di rilevante interesse funzionale l'occupazione di suolo pubblico per l'allestimento all'aperto di spazi per ristoranti, bar e attività di distribuzione di generi alimentari deve essere supportata da un parere di idoneità igienica in relazione all'intensità del traffico.

3. Nelle strade di tutte le tipologie:

- al fine di garantire il rispetto delle esigenze dei portatori di handicap gli interventi finalizzati al superamento delle barriere architettoniche possono essere autorizzati in deroga alle norme sull'occupazione del suolo ove queste non possano essere osservate;
- l'occupazione del suolo pubblico per fiere, mercati, distribuzione di prodotti, ristoranti e bar è consentita a condizione che i percorsi per la circolazione dei pedoni siano ciascuno di almeno 2,00 m;
- ove la superficie del marciapiede configuri, per forma e dimensione, una zona pedonale piuttosto che un percorso pedonale, in estensione della deroga prevista nel comma 3, dall'art. 20 del D. Lgs. 30 aprile 1992, n° 285, le occupazioni di suolo pubblico possono essere localizzate anche non in adiacenza ai fabbricati a condizione che rimangano liberi per la circolazione dei pedoni almeno 2,00 m;
- qualsiasi installazione di arredi fissi e/o mobili finalizzati all'occupazione anche temporanea dovrà in ogni caso garantire un passaggio libero non inferiore a 2,00 m oltre allo spazio di eventuale fruizione limitrofo all'elemento di arredo;
- le essenze arboree da impiantare dovranno essere selezionate anche in funzione della superficie del terreno scoperto di competenza, da proteggere con opportune griglie metalliche, rapportata alla dimensione della pertinenza pedonale consentendo in ogni caso un passaggio non inferiore a 2,00 m; sono esclusi dall'applicazione di tale regola gli impianti arborei esistenti per i quali non siano realizzabili nell'adeguamento le condizioni anzidette.

4. Nelle strade e nelle piazze pedonali l'occupazione anche temporanea di suolo pubblico è subordinata alla valutazione dell'entità dei flussi pedonali e alla loro organizzazione.

5. L'installazione su sede stradale di elementi per il monitoraggio del traffico, dell'inquinamento ambientale, di rilevazione e di informazione all'utenza, di parcometri e parchimetri, di strutture mobili per lo svolgimento di attività connesse con la mobilità e il trasporto pubblico è subordinata alla sola autorizzazione del servizio competente per la mobilità.

Articolo 25. Progettazione delle piste ciclabili

1. Le piste ciclabili identificate nel P.G.T.U. sono classificabili, in ordine decrescente in rapporto al livello della sicurezza che dovranno garantire, secondo le seguenti tipologie:

- pista in sede propria;
- pista su corsia riservata ricavata dal marciapiede o dalla carreggiata stradale;
- pista promiscua pedonale e ciclabile;
- pista promiscua veicolare e ciclabile.

2. La definizione delle tipologie avverrà in sede di progettazione in relazione alle disposizioni e ai vincoli delle norme integrative del D.M. 30/11/1999 n. 557.

3. Qualora non sia possibile rispettare i criteri e gli standards progettuali si provvederà alle opportune segnalazioni in ottemperanza dell'articolo 8, comma 7 del citato D.M.

Articolo 26. Norma di collegamento con il “Piano carburanti”

1. Al fine di garantire l'applicazione del “Piano per la razionalizzazione della rete di distribuzione carburante della città di Napoli”, approvato con delibera della G. R. Campania n° 1030 del 3/3/2000, secondo modalità coerenti con il Regolamento viario, in particolare per quanto concerne la classificazione delle strade, vengono fornite le precisazioni contenute nei commi successivi.

2. Le strade di tipo B, C e D del “Piano carburanti” corrispondono alle strade primarie così come definite nel precedente titolo II.

3. Le strade interquartiere corrispondono alle strade interquartiere di rilevante interesse funzionale così come definite nel precedente articolo 15.

4. Le strade di quartiere e le strade locali coincidono con quelle definite nei precedenti articoli 16 e 17.

Articolo 27. Norma aggiuntiva del “Regolamento per la disciplina dei lavori e delle opere da eseguirsi sulle strade comunali e loro pertinenze”

1. Il “Regolamento per la disciplina dei lavori e delle opere da eseguirsi sulle strade comunali e loro pertinenze” approvato dalla G.M. con deliberazione n° 14 del 5/3/'64, in attesa della sua riformulazione, viene integrato con il seguente articolo:

“Ai soggetti autorizzati titolari della licenza per intervenire sulle strade comunali e loro pertinenze verrà attribuito il costo corrispondente alle prestazioni di personale comandato ad installare la segnaletica stradale provvisoria, a rimuovere le auto in sosta e a gestire l'andamento del traffico locale; la modalità di recupero e di distribuzione al personale di tale introito verrà regolamentata con apposito atto.”

Articolo 28. Raccolta dei rifiuti solidi urbani

1. L'orario per la raccolta dei rifiuti solidi urbani nelle strade primarie, nelle strade di rilevante interesse funzionale e nelle strade comprese nei perimetri di centro storico è, in generale, limitato alla fascia oraria compresa tra le 22.00 e le 07.00.

2. Gli orari da utilizzare nelle altre tipologie di strade saranno definiti con apposito atto in rapporto alle esigenze del servizio di raccolta e alle caratteristiche del traffico.

3. Le attrezzature per il conferimento e la raccolta dei rifiuti vanno, ove possibile, di preferenza ubicate:

- ad almeno 20,00 m nelle strade primarie e nelle strade di rilevante interesse funzionale e ad almeno 10 nelle altre tipologie di strada;
- dalle intersezioni con strade di della stessa tipologia o di tipologia superiore;
- dalla palina di segnalazione di fermata dei mezzi di trasporto pubblico;
- dagli attraversamenti pedonali;
- in sede propria rientrata nel marciapiede garantendo una larghezza libera di almeno 1,50 m;
- in sede propria opportunamente segnalata all'interno delle zone di sosta.

4. Quabra non sia possibile rispettare le indicazioni contenute nel comma precedente e laddove, in particolare all'interno dei perimetri di centro storico, non sia possibile adottare la soluzione a scomparsa, il posizionamento delle suddette attrezzature verrà regolamentato con apposito atto finalizzato all'utilizzazione del suolo privato di proprietà singola e/o condominiale.

TITOLO VI – SEGNALETICA DI INFORMAZIONE

Articolo 29. Norme generali

1. Il titolo VI regola l'installazione e la successiva gestione della segnaletica di informazione di proprietà pubblica o privata costituita dagli impianti:

- di "segnaletica complementare" come definiti negli articoli 124, 125, 126, 127, 134, 135 e 136 del D.P.R. 16/12/'92, n. 495 relativi alle segnalazioni turistiche, industriali, artigianali, commerciali, alberghiere, territoriali e di luoghi di pubblico interesse;
- di segnalazione di fermata dei mezzi pubblici urbani, extra urbani e internazionali.

2. Per quanto concerne gli impianti commerciali valgono le norme del Piano Generale degli Impianti approvato con delibera del Consiglio comunale del 24/9/'99, ad esclusione della Delimitazione del centro abitato ex articolo 4 D. Lgs. n° 285/'92 Nuovo Codice della Strada contenuta nell'art. 1 del Titolo II di detto Piano, e per quanto non in contrasto con le norme del Codice della strada.

Articolo 30. Caratteristiche del segnale e del palo di sostegno

1. La segnaletica di informazione ha le seguenti dimensioni:

- "segnaletica complementare" di indicazione del luogo 90 x 135 cm oppure 80 x 27 cm;
- "segnaletica complementare" di direzione 80 x 27 cm;
- segnali di fermata di linee di trasporto pubblico extra urbano 15 x 35 cm.

2. I caratteri e i colori utilizzati per detti segnali devono essere conformi alle indicazioni contenute nel Codice della strada, ovvero tali da non ingenerare confusione nell'utente e, di conseguenza, devono essere diversi dalla segnaletica verticale, di direzione, indicazione e pericolo.

3. Il segnale deve riportare sul retro:

- la denominazione del titolare dell'autorizzazione;
- l'indicazione del numero e della data di rilascio dell'autorizzazione;
- la data di scadenza dell'autorizzazione.

4. Detti segnali vanno collocati su sostegno, di forma e caratteristiche simili a quelli utilizzati per la segnaletica verticale, messo in opera in modo da assicurare la resistenza meccanica alle spinte orizzontali e alle rotazioni previo ripristino della pavimentazione esistente.

5. Su ogni palo possono essere collocati fino a 6 (sei) segnali assicurando comunque che il bordo inferiore del segnale posto più in basso si trovi ad una altezza minima da terra di 2,20 m.

6. Dove possibile vanno utilizzati pali esistenti se sono conformi per posizione e caratteristiche a quanto previsto nel presente titolo.

7. In particolare per quanto concerne il posizionamento delle fermate delle linee extra urbane di trasporto pubblico, autorizzate da apposita Ordinanza Sindacale:

- deve essere autorizzato dal Servizio Traffico e Viabilità;
- quando possibile stabilito in corrispondenza delle fermate delle linee urbane di trasporto pubblico;
- le tabelle vanno collocate su un unico palo fino a 4 (quattro) segnali di fermata, relativi a diverse società di gestione delle linee extra urbane che utilizzano la stessa fermata.

Articolo 31. Posizione dei segnali

1. La segnaletica di informazione va collocata in posizione tale da non arrecare disturbo alla visibilità dei semafori e della segnaletica verticale.

2. Il disturbo arrecato alla visibilità va valutato in relazione alla velocità massima prevista per la strada su cui si intende collocare il segnale; la sua ubicazione, in ogni caso, non potrà mai essere ad una distanza inferiore ad almeno 15,00 m da semafori e segnali verticali.

3. Per quanto concerne la posizione delle paline sul marciapiede vigono le norme di allestimento indicate nell'articolo 27 del presente Regolamento oltre a quanto previsto dal Codice della strada, e in ogni caso devono essere posti ad una distanza non inferiore a 150,00 m dall'oggetto dell'indicazione.

Articolo 32. Autorizzazione e manutenzione della segnaletica di informazione.

1. La richiesta di autorizzazione all'installazione dei segnali di informazione va inoltrata al Servizio Traffico e Viabilità e deve contenere la seguente documentazione:

- la denominazione del richiedente l'autorizzazione;
- la denominazione del responsabile dell'installazione;
- l'oggetto delle informazioni da dare al pubblico;
- il luogo di destinazione che si vuole indicare;
- l'installazione del o dei nuovi segnali ricostruita in fotomontaggio a colori da almeno due angoli visuali significativi;
- la tipologia del o dei segnali di informazione;
- le caratteristiche geometriche e cromatiche dei nuovi segnali;
- planimetria in scala adeguata contenente la posizione dei segnali, dei semafori e della segnaletica verticale installati nel raggio di almeno 50,00 m dalla posizione dei nuovi segnali.

2. L'autorizzazione verrà rilasciata a condizione che la segnaletica proposta venga ritenuta di effettivo interesse per l'utente della strada.

3. La manutenzione della segnaletica di informazione è a completo carico dell'intestatario dell'autorizzazione; nel caso in cui, a seguito di danneggiamento, il segnale possa costituire pericolo per la pubblica incolumità verrà rimosso nella forma definita dal successivo comma 5.

4. L'autorizzazione è da considerarsi valida per un periodo di tempo non superiore ai 5 anni, è rinnovabile pur potendo essere revocata dal Servizio Traffico e Viabilità in relazione ad esigenze di installazione di segnaletica verticale, segnali semaforici o variazioni della classificazione della strada o dei dispositivi locali di traffico.

5. L'eliminazione del segnale per decorrenza dei termini, per revoca dell'autorizzazione o per decadenza dei motivi che hanno portato alla sua installazione, è a carico dell'intestatario dell'autorizzazione; nel caso in cui, a seguito di notifica del sollecito alla eliminazione, l'intestatario dell'autorizzazione non provveda alla eliminazione del segnale entro 15 (quindici) giorni dalla data di detta notifica, il Comune provvederà in danno rivalendosi delle spese sostenute.

6. In particolare le autorizzazioni per le segnalazioni turistiche e alberghiere saranno rilasciate a seguito della redazione e della presentazione al Servizio Traffico e Viabilità da parte delle specifiche associazioni di categoria di un piano generale della distribuzione territoriale degli impianti e della descrizione delle loro caratteristiche qualitative.