

Circolare Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici 8 agosto 1986, n. 2575

Oggetto: "Disciplina della circolazione stradale nelle zone urbane ad elevata congestione del traffico veicolare. Piani urbani del traffico" (Stralcio)

Come noto, il vigente testo unico della disciplina della circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n.393, attribuisce ai signori sindaci l'adozione di ogni provvedimento "in relazione" alle esigenze della circolazione stradale ed alle caratteristiche delle strade (art.4, primo comma); ovvero per esigenze di pubblica sicurezza; oppure disporre la temporanea sospensione della circolazione per la tutela del patrimonio stradale o per esigenze di carattere tecnico; ed anche per vietare, limitare e disciplinare la sosta.

..... (Omissis).....

Si ritiene che per poter affrontare il problema della razionalizzazione del traffico urbano occorra scindere la strategia a seconda degli interventi possibili ed attuabili: in primo luogo si possono considerare i programmi di intervento immediato, od a breve termine, che non comportino sensibili impegni finanziari e che utilizzano al massimo le risorse tecniche e strutturali disponibili anche ai fini della tutela ambientale; successivamente si potranno disporre i programmi di intervento strutturale che comportino modificazioni al tessuto infrastrutturale ed urbanistico ed alla gestione dei trasporti.

E' evidente che i primi - cui si attribuisce la denominazione di "Piani urbani del traffico" - hanno per caratteristica peculiare l'accorta ed armonica programmazione degli interventi disponibili con i provvedimenti di competenza dei signori sindaci, diano richiamati, ai sensi degli articoli 3 e 4 del decreto del Presidente della Repubblica n.393/1959.

..... (Omissis).....

3.1.4. Organizzazione della sosta

..... (Omissis).....

Riguardo infine alla sosta su strada, è da rammentare l'opportunità di utilizzazione intensità e generalizzata delle strade locali, escluse ovviamente quelle destinate ad itinerari pedonali (1), da attrezzare completamente a parcheggio (strade parcheggio).

Nel caso di disponibilità residua di spazio su strade prevalentemente destinate al movimento dei veicoli (fatte salve anche le esigenze di visibilità di cui al successivo paragr. 3.2.4.), tale spazio residuo, utilizzato a parcheggio, sarà di norma individuato, per motivi di sicurezza, a lato -e non al centro delle strade medesime.

3.2 Criteri particolari

..... (Omissis).....

3.2.1.2. Tipologia delle strade

Come già rilevato, la rete viaria deve essere generalmente distinta nelle seguenti quattro categorie di strade, il cui ordine di elencazione risulta, tra l'altro, rappresentativo del grado di integrazione della strada con il contesto insediativo circostante (grado minimo per le strade del primo tipo e grado massimo per le strade del quarto tipo).

a) strade primarie, con funzioni di entrata e di uscita dalla città, ed a servizio, quindi, del traffico di scambio, fra il territorio urbano ed extraurbano, e del traffico di transito rispetto all'area urbana. In questa categoria di strade, nella quale rientrano in particolare - per le città più grandi - le autostrade urbane, sono ammesse solamente le componenti di traffico relative al movimento dei veicoli di linea e non di linea (cfr. paragr. 1.2.1.) con esclusione, comunque, dei veicoli non abilitati ad una velocità superiore a 50 km/h (non sono ammessi quindi, in particolare, le soste, le fermate dei mezzi pubblici, i velocipedi ed i pedoni, salvo eventualmente idonea attrezzatura delle relative fasce di pertinenza);

b) strade di scorrimento, la cui funzione è quella di garantire la fluidità degli anzidetti spostamenti veicolari di scambio anche all'interno della rete viaria cittadina, nonché di consentire un elevato livello di servizio degli spostamenti a più lunga distanza interni nell'ambito urbano.

In questa categoria rientrano, in particolare, le strade veloci urbane, con deroga sul limite generalizzato di velocità urbana, e gli itinerari riservati ai mezzi pubblici di superficie, costituiti da serie di strade riservate e da strade con sedi e/o corsie riservate.

Sulle strade di scorrimento, non riservate, sono ammesse tutte le componenti di traffico esclusa la sosta dei veicoli (salvo che quest'ultima venga separata con idonei spartitraffico invalicabili);

c) *strade di quartiere*, con funzioni di collegamento tra quartieri limitrofi (spostamenti a minore distanza, sempre interni alla città) o, per le aree urbane di più grandi dimensioni, tra punti estremi di un medesimo quartiere.

In questa categoria rientrano, in particolare, le strade destinate a servire, attraverso opportuni elementi viari complementari, gli insediamenti principali urbani e di quartiere (servizi, attrezzature, ecc.). Sono ammesse tutte le componenti di traffico, compresa anche la sosta di veicoli privati purché organizzata su specifiche aree con apposita corsia di manovra;

d) *strade locali*, a servizio diretto degli insediamenti.

In questa categoria rientrano, in particolare, le strade-pedonali e le strade-parcheggio; su di esse comunque non è ammessa la circolazione dei mezzi collettivi di linea.

L'indicata classificazione funzionale delle strade non esclude che, là dove occorra, siano esaminate anche le altre componenti del traffico stradale (cfr. paragr. 1.2.2.) e che vengano individuati itinerari specificamente riservati, obbligati o preferenziali per singole categorie di utenti e di veicoli, come: velocipedi, veicoli al servizio delle persone invalide, veicoli commerciali e veicoli di emergenza e di soccorso.

..... (Omissis).....

3.2.2. Maggiore efficienza del servizio di trasporto collettivo

(Omissis)

E' da osservare, inoltre, che i mezzi di trasporto collettivo (autobus, tram, metropolitane ecc.) si rivelano, di fatto, inutilizzabili da parte di persone con limitate o impedito capacità motorie, temporanee o permanenti (anziani, handicappati ecc.).

E' pertanto necessario che le somministrazioni pubbliche e gli Enti competenti predispongano ogni miglioramento possibile ai sensi della legislazione vigente in materia (2), al fine di facilitare l'accesso e l'uso dei sistemi di trasporto collettivo anche per dette persone. Appare opportuno altresì che per le categorie più svantaggiate di utenti (persone su sedia a ruote, ecc.) vengano predisposti dalle citate amministrazioni adeguati sistemi di trasporto pubblico alternativo (minibus a chiamata ecc.), oltreché mettere in atto (3) ogni possibile accorgimento per facilitare l'uso dei veicoli privati al servizio degli invalidi detentori dell'apposito "Speciale Contrassegno"(3) (4).

..... (Omissis).....

3.2.4. Disciplina delle occupazioni delle sedi stradali

Al fine di non limitare o rendere insicura la mobilità dei pedoni e dei veicoli, fondamentale importanza va posta nella regolamentazione delle occupazioni delle sedi stradali (o di parti di esse: marciapiedi, carreggiate, banchine, ecc.), sia in sede di redazione del P.U.T. che nella sua successiva gestione (con riferimento rispettivamente alle occupazioni esistenti o di nuova attuazione).

La disciplina di dette occupazioni si distingue in due casi in relazione al carattere temporaneo o permanente che esse presentano.

In considerazione della particolare importanza dell'argomento è comunque necessario prevedere, nella redazione del P.U.T., due specifici elaborati che regolamentano ciascuno dei tipi di occupazioni di cui sopra, sulla base degli specifici criteri esposti nei successivi paragrafi e naturalmente anche con riferimento a quanto previsto dal Codice della strada (decreto del Presidente della Repubblica n.393 del 15 giugno 1959, cfr. in particolare articoli 7 e 8), dal decreto del Presidente della Repubblica n.384 del 27 aprile 1978 (cfr. articolo 3) e dalle normative C.N.R. (Bollettino ufficiale n.60/1978 e n.90/1983 o riportate in appendice.

..... (Omissis).....

Tra i criteri da adottare assume inoltre notevole rilevanza quello relativo alla necessità di coordinamento degli interventi connessi ad occupazioni contemporanee di sedi stradali ricadenti nella medesima zona urbana o direttrice viaria.

3.2.4.1. Occupazioni permanenti delle sedi stradali

Di seguito, per questo tipo di occupazioni, sono indicati i criteri base cui attenersi:

..... (Omissis).....

d) rispettare le esigenze di fluida e sicura circolazione pedonale anche in termini di eliminazione delle "fonti di pericolo" e delle barriere architettoniche (3), con riferimento alle differenti situazioni possibili, comprese quelle delle categorie svantaggiate (anziani, invalidi temporanei, invalidi non deambulanti, ecc.) in rapporto alle occupazioni dei marciapiedi, per i quali deve essere comunque prevista una larghezza minima transitabile, e delle aree pedonali ed in particolare a quelle costituite da:

- installazioni pubblicitarie;
- chioschi;
- edicole;
- cabine;
- sistemazione a verde;
- punti vendita per il commercio ambulante;
- tavolini;
- ombrelloni;
- fioriere;
- ingombri legati all'esercizio di attività connesse alle occupazioni stesse ecc.

..... *(Omissis)*.....

(1) E' opportuno, al proposito, tener presente che occorre comunque predisporre, ove il caso, specifici parcheggi riservati per gli invalidi detentori dello "Speciale contrassegno".

(2) Art.27 della legge n.118/1971 e decreto del Presidente della Repubblica n.384/1978.

(3) Cfr. "Direttive inerenti le facilitazioni per la circolazione e sosta dei veicoli al servizio delle persone invalide" e relativa "Appendice integrativa", emanate dal Ministero dei lavori pubblici - Aprile 1985.

(4) Cfr. decreto interministeriale n.1176 dell'8 giugno 1979, e circolare del Ministero dei lavori pubblici n.1030 del 13 giugno 1983.