

REGOLAMENTO VIARIO

Indice

<u>ART. 1 - SIGNIFICATO DEL REGOLAMENTO VIARIO ED AMBITO TERRITORIALE DI APPLICAZIONE.....</u>	<u>2</u>
<u>ART. 3 - VIABILITA' ESISTENTE.....</u>	<u>4</u>
<u>ART. 4 - DISCIPLINA D'USO DELLE STRADE.....</u>	<u>4</u>
<u>ART. 5 -RECINZIONI E MURI DI CINTA - FASCE DI RISPETTO -.....</u>	<u>5</u>
<u>ART. 6 -ALBERATURE SIEPI E PIANTAGIONI - FASCE DI RISPETTO -.....</u>	<u>9</u>
<u>ART. 7 - ACCESSI E DIRAMAZIONI.....</u>	<u>13</u>
<u>1. - DEFINIZIONI E TIPOLOGIA.....</u>	<u>13</u>
<u>2 - DISPOSIZIONI GENERALI.....</u>	<u>13</u>
<u>3 - ACCESSI ALLE STRADE EXTRAURBANE.....</u>	<u>14</u>
<u>4 - ACCESSI ALLE STRADE URBANE - PASSI CARRABILI -.....</u>	<u>17</u>
<u>ART. 8 SANZIONI.....</u>	<u>20</u>

ART. 1 - SIGNIFICATO DEL REGOLAMENTO VIARIO ED AMBITO TERRITORIALE DI APPLICAZIONE

1. Il presente Regolamento Viario, per quanto non specificamente indicato in esso, fa riferimento alle seguenti normative:

"Nuovo Codice della Strada" (decreto legislativo del 30.4.92 n. 285 e successive modificazioni);

"Regolamento di esecuzione ed attuazione del nuovo codice della strada" - D.P.R. 16.12.92, n. 495 e successive modifiche;

"Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico" del Ministero dei Lavori Pubblici, pubblicate sul supplemento alla G.U. n. 146 del 24.6.95;

"Disposizioni in materia di parcheggi e programma triennale per le aree urbane maggiormente popolate" - L. 6.4.89 n. 122;

"Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche" - D.P.R. 24.7.96 n. 503;

"Indirizzi attuativi per la fluidificazione del traffico urbano ai fini del risparmio energetico" - Circolare del Ministero delle Aree Urbane n. 1196/1991;

"Principali criteri e standard progettuali delle piste ciclabili" - Circolare del Ministero delle Aree Urbane n. 432/1993;

“Norme funzionali e geometriche delle costruzioni delle strade” (D.M. 5/11/2001)

“Disciplina delle fasce di rispetto stradale” emanata dal Comune di Fano con Prot. n. 28707 del 8.6.2001.

“Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali” (Gazzetta Ufficiale N. 170 del 24 Luglio 2006 – Decreto 19/04/2006).

2. Esso è integrato dalle altre prescrizioni e regolamenti, sopra non elencati e attualmente in vigore, nonché dalle indicazioni del Piano Urbano del Traffico, così come previsto dall'art. 36 del Nuovo Codice della Strada.

3. Esso definisce le caratteristiche minime, geometriche e di traffico, delle strade urbane di nuova costruzione ed esistenti e disciplina l'uso di queste, con il duplice scopo di assicurare al traffico stradale, veicolare e pedonale, una circolazione fluida e sicura, nel rispetto dei valori ambientali, e di tutelare, in termini di sicurezza e di inquinamento, le aree pedonali.

4. Per quanto riguarda gli standard geometrici, il presente Regolamento è da considerarsi cogente per le strade di nuova costruzione, mentre deve essere considerato un obiettivo da raggiungere per gli interventi di adeguamento sulle strade esistenti; per strade di nuova costruzione è da intendersi almeno un intero tronco stradale compreso tra due intersezioni successive.

6. Al Regolamento Viario debbono far riferimento tutti gli uffici comunali per le rispettive competenze.

7. La tavola dal titolo "Classifica funzionale della viabilità", è allegata al P.R.G adottato definitivamente con Dlb. C.C. 232 del 29/09/2007 denominata "progetto strutturale per la mobilità"; in essa è evidenziata la classifica attribuita a ciascun tratto di strada. Tutte le strade (non evidenziate da alcun colore sulla medesima tavola) sono da considerarsi appartenenti alla categoria delle strade locali urbane o extraurbane (se esterne al centro abitato), comprendendo tra esse anche la rete viaria del centro storico.

ART. 2 - VIABILITA' DI NUOVA COSTRUZIONE

1. Ciascuna strada di nuova costruzione, non destinata all'esclusivo uso dei pedoni, dovrà essere classificata in una delle seguenti sei categorie, secondo le funzioni che ad essa si intendono assegnare, conformemente a quanto indicato dal Nuovo codice della strada, dalle "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" (D.M. 5/11/2001) e dalle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico" del Ministero dei Lavori Pubblici, pubblicate sul supplemento alla G.U. n. 146 del 24.6.95:
 - *A - Autostrade (urbane ed extraurbane)*: strada extraurbana o urbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine; deve essere attrezzata con apposite aree di servizio ed aree di parcheggio, entrambe con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione;
 - *B - Strade extraurbane principali*: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore; per eventuali altre categorie di utenti devono essere previsti opportuni spazi. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio, che comprendano spazi per la sosta, con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione;
 - *C - Strade extraurbane secondarie*: strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine;
 - *D - Strade urbane di scorrimento*: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate;
 - *E - Strade urbane di quartiere*: strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata;
 - *F - Strade locali* strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata ai fini di cui al comma 1 non facente parte degli altri tipi di strade;
 - *F2 - Itinerario ciclopedonale*: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada;
 - È denominata "strada di servizio" la strada affiancata ad una strada principale (autostrada, strada extraurbana principale, strada urbana di scorrimento) avente la funzione di consentire la sosta ed il raggruppamento degli accessi dalle proprietà laterali alla strada principale e viceversa, nonché il movimento e le manovre dei veicoli non ammessi sulla strada principale stessa.
2. Per ciascuna delle categorie di strade, di cui al comma 1, dovranno essere adottate, in fase

di progettazione, tutte le caratteristiche geometriche previste dal D.M. 05/11/2001.

ART. 3 - VIABILITA' ESISTENTE

1. Tutte le strade destinate ad uso esclusivo dei pedoni rientrano nella categoria delle aree pedonali e, pertanto, le loro caratteristiche geometriche e di tracciato non necessitano di particolare regolamentazione. Le aree pedonali debbono essere separate da tutta la viabilità circostante mediante elementi materializzati, che impediscano l'accesso ai veicoli, salvo che ai mezzi di soccorso (Ambulanze, Mezzi dei Vigili del Fuoco).
2. Tutte le strade esistenti, eccettuate quelle del precedente comma e quelle soggette a particolari vincoli storici, architettonici ed ambientali, sono classificate, coerentemente con quanto previsto dal Piano Urbano del Traffico (PUT), nelle categorie definite all'art. 2.
3. Le Zone a Traffico Limitato (ZTL) sono costituite da una o più strade locali o strade soggette ai vincoli di cui al comma precedente nelle quali, ai sensi dell'art. 3 comma 1 (definizione n. 54) del Nuovo Codice della Strada decreto legislativo del 30.4.92 n. 285, l'accesso e la circolazione sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli, secondo quanto previsto da apposite ordinanze.
4. Negli interventi di ristrutturazione della viabilità esistente, attraverso Piani Particolareggiati o Lottizzazioni Convenzionate, dovranno essere adottate tutte le caratteristiche geometriche previste all'art. 2 per la viabilità di nuova costruzione, nei limiti però del rispetto dei vincoli urbanistici previsti dal P.R.G. per le strade di particolare valore storico, architettonico ed ambientale.

ART. 4 - DISCIPLINA D'USO DELLE STRADE

1. Su tutta la viabilità, escluse le aree pedonali, la regolamentazione del traffico deve essere adeguata a quanto previsto dall'art. 2; per la viabilità esistente, gli adeguamenti infrastrutturali necessari potranno avvenire gradualmente o in occasione di lavori di manutenzione straordinaria che consentono interventi di ristrutturazione.
2. Gli accessi alle scuole, agli uffici pubblici ed a siti ad alta frequentazione come teatri, cinematografi, stadi, chiese, pubblici esercizi e simili, non debbono essere ubicati sulla viabilità di scorrimento; eventualmente, verranno attivati altri accessi esistenti su viabilità minore oppure, ove possibile, ne verranno realizzati di nuovi. In caso di impossibilità di dette modifiche, si valuterà, in funzione dell'intensità di uso delle strutture aperte al pubblico, l'opportunità di declassare la strada e stabilire una regolamentazione particolare.
3. Le occupazioni di marciapiedi o di altri spazi pedonali non debbono ostacolare la continuità dei percorsi pedonali. In particolare, l'occupazione dei marciapiedi non deve superare la metà della loro larghezza e deve essere lasciata libera per il deflusso pedonale una ampiezza commisurata all'entità dei flussi pedonali e mai inferiore a m 2.00 (cfr. art. 20 comma 3 del Nuovo Codice della Strada). Nelle zone di rilevanza storico – ambientale, ovvero quando sussistano particolari caratteristiche geometriche della strada, è ammessa l'occupazione dei marciapiedi a condizione che sia garantita una zona adeguata per la circolazione dei pedoni e delle persone con limitata o impedita capacità motoria.
4. La localizzazione dei cassonetti e l'installazione degli stessi deve essere individuata in luoghi lontani dalle intersezioni ed al di fuori delle carreggiate stradali.
5. La creazione di piazzola di sosta nella proprietà privata aperta verso la carreggiata stradale (nei centri abitati e fuori dai centri abitati), dovrà essere adeguata al numero dei parcheggi

previsti ognuno dei quali dovrà avere la dimensione minima prevista dal D.M. 5/11/2001 e posto ad un metro dalla carreggiata. L'accesso alla piazzola di sosta deve rispettare comunque le distanze minime di cui all'art. 7 comma 4.4 del presente regolamento per gli accessi carrabili. Solo per strade chiuse può essere derogata tale distanza di cui all'art. 7 comma 4.4 (cfr. fig. 10) garantendo comunque che i rispettivi angoli dell'area di sosta siano dotati del triangolo di visibilità avente i due lati di ml 2,00 ed il terzo segmento congiungente. La piazzola di sosta dovrà inoltre essere realizzata in modo tale da evitare l'uscita in retromarcia dei veicoli su strade ad elevato traffico veicolare. La distanza di un metro della piazzola di sosta dalla carreggiata stradale deve essere rispettata anche nella creazione dei posti auto perpendicolari o inclinati rispetto l'asse stradale.

6. L'Amministrazione Comunale si riserva di stabilire orari particolari per l'esecuzione di lavori nelle strade di tipo C, D, E.
7. Per CONFINE STRADALE si intende il 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 e 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.
8. La CARREGGIATA STRADALE è la parte della strada destinata allo scorrimento dei veicoli; essa è composta da una o più corsie per senso di marcia ed, in genere, è pavimentata e delimitata da strisce di margine.
9. Le ZONE AGRICOLE sono le parti del territorio destinate all'esercizio delle attività dirette alla coltivazione dei fondi, alla silvicoltura, allevamento del bestiame e alle altre attività connesse ivi compreso l'agriturismo, assimilabili alle zone omogenee "E" ai sensi del D.M. 02/04/1968 N. 20/444 come descritto all'art. 52 del Piano Regolatore Generale adottato definitivamente con Dlb. Consiliare n. 232 del 29/09/2007.

ART. 5 -RECINZIONI E MURI DI CINTA - FASCE DI RISPETTO -

1. **NUOVE RECINZIONI H<1 METRO FUORI CENTRI ABITATI ZONE AGRICOLE – DISTANZE DAL CONFINE STRADALE:** La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati e per zone definite dal P.R.G. come "zone agricole", da rispettare per la costruzione di recinzioni non superiori ad 1 m costituite da *reti metalliche* e materiali similari, sostenute da paletti infissi direttamente nel terreno o in *cordoli emergenti non oltre 30 cm dal suolo* non può essere inferiore ad 1 metro. In corrispondenza di intersezioni stradali a raso alla distanza indicata deve aggiungersi l'area di visibilità determinata dal triangolo avente i due lati sul confine stradale di lunghezza 2 metri ciascuno e il terzo lato costituito dal segmento congiungente i punti estremi.

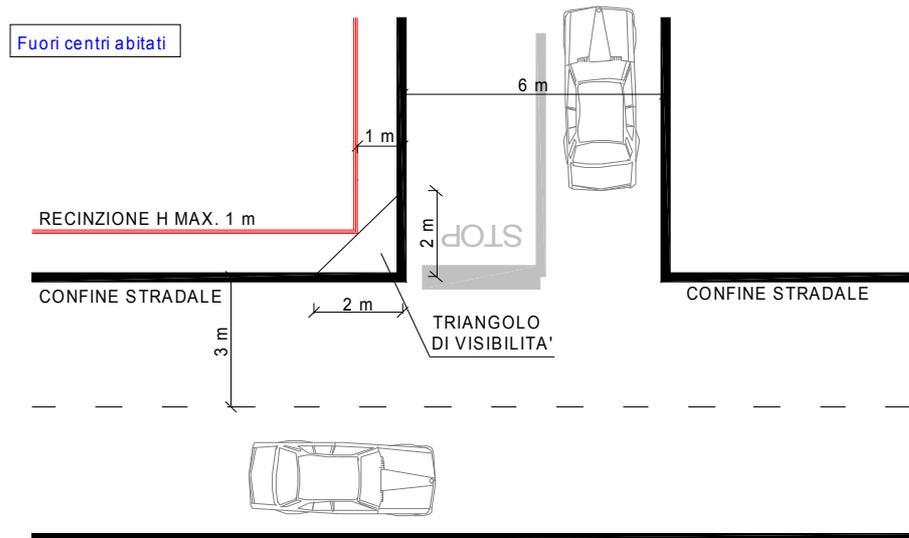


Fig. 1 Fuori centri abitati triangolo visibilità recinzioni h<1 m

2. **NUOVE RECINZIONI H>1 METRO FUORI CENTRI ABITATI ZONE AGRICOLE – DISTANZE DAL CONFINE STRADALE:** La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati e per zone definite dal P.R.G. come “zone agricole”, da rispettare per la costruzione di recinzioni di altezza superiore ad 1 m sul terreno costituite come sopra, e per quelle di altezza inferiore ad 1 m sul terreno se impiantate su cordoli emergenti oltre 30 cm dal suolo non può essere inferiore a 3 m. In corrispondenza di intersezioni stradali a raso alla distanza indicata deve aggiungersi l’area di visibilità determinata dal triangolo avente i due lati sul confine stradale di lunghezza 6 metri ciascuno e il terzo lato costituito dal segmento congiungente i punti estremi.

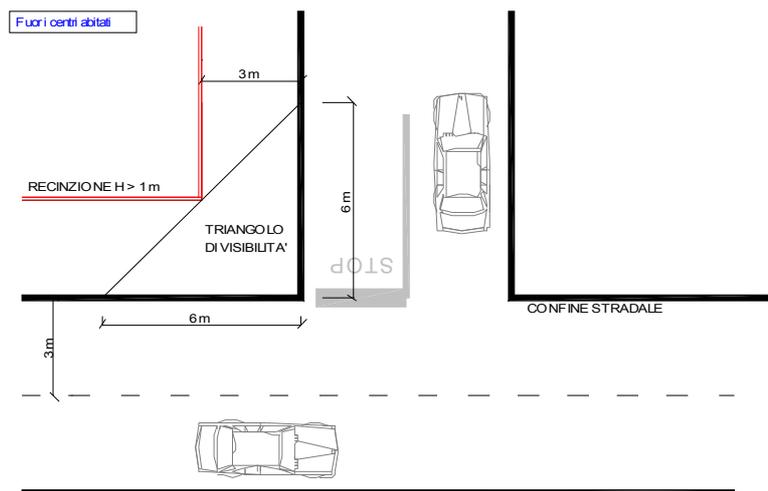


Fig. 2 Fuori centri abitati triangolo visibilità recinzioni h>1 m

3. **NUOVE RECINZIONI FUORI CENTRI ABITATI ZONE EDIFICABILI – DENTRO CENTRI ABITATI TUTTE LE ZONE – DISTANZE DAL CONFINE STRADALE IN RETTILINEO :** la distanza minima dal confine stradale per la costruzione di recinzioni e muri di cinta di qualsiasi materia e consistenza per le strade di tipo F **dentro i centri abitati**

e **fuori dai centri abitati**, ma all'interno di zone previste come edificabili o trasformabili dallo strumento urbanistico generale, nel caso che detto strumento sia suscettibile di attuazione diretta, ovvero se per tali zone siano già esecutivi gli strumenti urbanistici attuativi, è quella stabilita dal P.R.G. e comunque mai inferiori ad 1 metro dalla carreggiata fatte salve le deroghe previste dall'art. 5 comma 10 lettera a e b., che sia comunque garantita la possibilità di realizzare una carreggiata stradale pari ad almeno 5,50 m.

4. **RECINZIONI IN CURVA FUORI I CENTRI ABITATI- DISTANZE DAL CONFINE STRADALE** Nei tratti di strada in curva, fuori dai centri abitati, si dovranno rispettare le seguenti norme:
 - a) nei tratti di strada con curvatura di raggio superiore a 250 metri si osserva la fascia di rispetto con i criteri indicati ai precedenti punti;
 - b) nei tratti di strada con curvatura di raggio inferiore o uguale a 250 metri la fascia di rispetto è delimitata, verso le proprietà latitanti dalla corda congiungente i punti di tangenza, ovvero dalla linea tracciata alla distanza dal confine stradale, ove tale linea dovesse risultare esterna alla predetta corda.
5. **RECINZIONI FUORI E DENTRO ABITATO – ISOLE ECOLOGICHE** Fuori e dentro i centri abitati, la costruzione e ricostruzione di muri di cinta e recinzioni deve essere effettuata in maniera tale da prevedere isole ecologiche adeguate al servizio degli insediamento abitativo di riferimento.
6. **RECINZIONI NELLE INTERSEZIONI A RASO DENTRO I CENTRI ABITATI – FUORI CENTRI ABITATI AD ECCEZIONE ZONE AGRICOLE - DISTANZE DAL CONFINE STRADALE -ALTEZZE MASSIME** In corrispondenza delle intersezioni stradali dentro e fuori i centri abitati ad eccezione di zone agricole di cui al punto 1 e 2 del presente articolo, le nuove recinzioni e muri di cinta o il rifacimento di quelli esistenti dovranno essere realizzate in modo da garantire un triangolo di visibilità formato da un raggio minimo di curvatura di 5,30 m. Tali triangolo di visibilità sarà misurato dal confine stradale. Se in corrispondenza dell'intersezione esiste un marciapiede o percorso pedonale tale area di visibilità sarà misurata dal confine esterno della carreggiata stradale. Nel caso in cui, per obiettive impossibilità costruttive, per gravi limitazioni della godibilità della proprietà privata, per strade senza uscita e per strade a limitato traffico di tipo locale o residenziale, non sia possibile raccordare la recinzione con raggio pari a 5,30 m il rifacimento delle recinzioni deve essere effettuato con un raccordo di raggio minimo pari a 3 m e comunque tale da garantire adeguata visibilità nell'area di intersezione. Relativamente al limite massimo riguardante le altezze delle nuove recinzioni, muri di cinta o per il rifacimento delle stesse, nell'area di intersezione i muretti non potranno essere più alti di 100 cm con sovrastante struttura realizzata in modo da garantire visibilità nell'area di intersezione di altezza non superiore a 100 cm. La ditta dovrà inoltre prendere contatti con Servizi Lavori Pubblici per stabilire le modalità di ripristino dell'area ricadente tra il confine stradale e la nuova recinzione (fig. 3 – fig. 4).

Recinzioni in intersezioni
Dentro centri abitati - Fuori centri abitati ad eccezione zone agricole

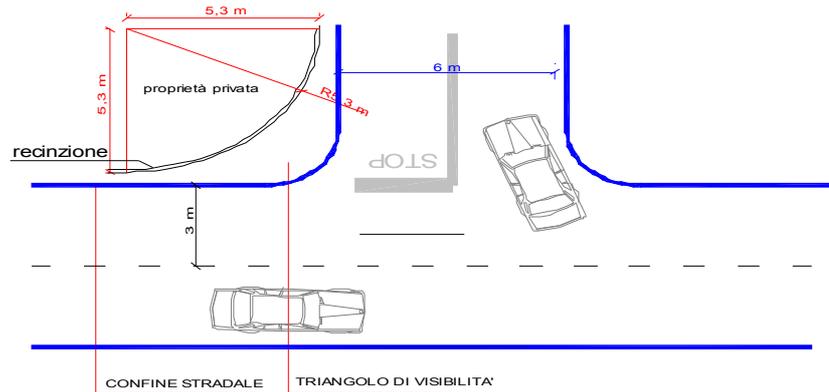


Fig. 3

Dentro - Fuori centri abitatieccezione zone agricole- con marciapiede o percorso pedonale

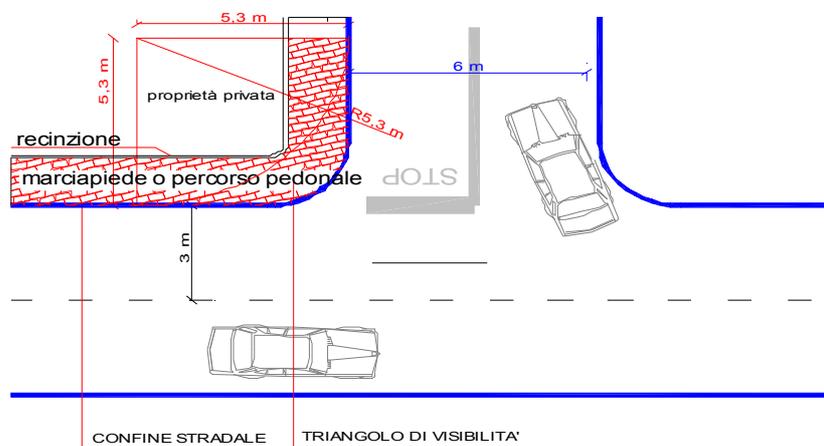


Fig. 4

7. **RECINZIONI NELLE INTERSEZIONI A LIVELLI SFALSATI:** in corrispondenza di intersezioni stradali a livelli sfalsati è vietata la costruzione di ogni genere di manufatto in elevazione all'interno dell'area di intersezione che pregiudichi, a giudizio dell'ente proprietario, la funzionalità dell'intersezione stessa e le fasce di rispetto da associare alle rampe esterne devono essere quelle relative alla categoria di strada di minore importanza tra quelle che si intersecano. Le recinzioni dovranno essere realizzate in conformità ai piani urbanistici e di traffico, secondo anche quanto riportato nel presente documento, e non dovranno comunque ostacolare o ridurre, a giudizio dell'ente proprietario della strada, il campo visivo necessario a salvaguardare la sicurezza della circolazione.
8. **RECINZIONI IN CORRISPONDENZA DEGLI ACCESSI:** le nuove recinzioni e i muri di cinta in corrispondenza degli accessi carrabili devono essere realizzati in modo da garantire adeguata visibilità ai veicoli in uscita e deve essere raccordata al tratto rettilineo attraverso una curva circolare per facilitare la manovra di immissione e di uscita dei veicoli nei casi di particolare pericolosità per la circolazione.
9. **RECINZIONI DI CANTIERE:** nelle intersezioni le recinzioni di cantiere seppure temporanee, dovranno essere realizzate in modo tale da non ridurre il campo visivo necessario a salvaguardare la sicurezza stradale e più precisamente dovranno essere realizzate con raggio di curvatura pari a 5,30 metri

10. Le prescrizioni contenute dal comma 1 al comma 8 del presente articolo sono derogabili nei seguenti casi:

a) qualora la nuova recinzione o muro di cinta sia realizzata in continuità con una recinzione preesistente ed ogni qual volta l'arretramento della nuova recinzione rispetto a quella esistente costituisca pericolo alla circolazione stradale;

b) casi di pubblico interesse e per particolare esigenze dovute alle caratteristiche geometriche ed altimetriche della strada.

11. **RECINZIONI ESISTENTI** Nel rifacimento di recinzioni esistenti nonché nella manutenzione straordinaria si potrà mantenere il precedente posizionamento della recinzione stessa a condizione che non venga limitata la visibilità e non costituisca pericolo per la sicurezza stradale; in caso contrario dovranno essere rigorosamente rispettate le distanze ed altezze previste per le nuove recinzioni. Nelle intersezioni il rifacimento delle recinzioni dovrà comunque rispettare i triangoli di visibilità e raggi di curvatura stabiliti nei comma precedenti di cui al presente articolo.

12. Per le recinzioni esistenti costituenti pericolo accertato dagli organi di polizia e dagli uffici tecnici comunali, potranno essere attivate le procedure d'ufficio per la messa in sicurezza dell'intersezione.

Di seguito viene riportato uno schema riassuntivo con l'indicazione delle distanze minime da rispettare secondo il Regolamento Viario.

	DENTRO CENTRI ABITATI e FUORI CENTRI ABITATI ZONE EDIFICABILI	FUORI CENTRI ABITATI ZONE AGRICOLE
RETTILINEO	Dist. PRG - tale da prevedere isole ecologiche adeguate al servizio degli insediamenti abitativi e comunque mai inferiore ad 1 metro (art. 5 comma 3)	H=1 m -D=1 m ; H>1 m -D=3 m (art. 5 comma 1 e 2)
INTERSEZIONI	R=5,30 (Fig. 3 – Fig. 4); per strade di tipo D ed E h max= 60 cm + 1 metro di struttura a maglie larghe (art.5 comma 6)	Triangolo di visibilità l=2 D (Fig. 1 – Fig. 2)
DEROGHE	obiettive impossibilità costruttive, gravi limitazioni della godibilità della proprietà privata, strade senza uscita e per strade a limitato traffico R= 3 m (art. 5 comma 3)	a) qualora la nuova recinzione o muro di cinta sia realizzata in continuità con una recinzione preesistente ed ogni qual volta l'arretramento della nuova recinzione rispetto a quella esistente costituisca pericolo alla circolazione stradale; b) casi di pubblico interesse e per particolare esigenze dovute alle caratteristiche geometriche ed altimetriche della strada. (art. 5 comma 10)

Tab. 1 Distanze minime recinzioni

ART. 6 -ALBERATURE SIEPI E PIANTAGIONI - FASCE DI RISPETTO -

- 1 Le siepi, le piantagioni e le alberature poste a lato delle strade in proprietà privata devono essere potate dal proprietario in modo da non restringere la strada, non sporgere oltre la proprietà privata e non limitare la visibilità in corrispondenza delle intersezioni, non nascondere e non compromettere la leggibilità della segnaletica dalla distanza e dalle angolazioni necessarie. Gli alberi e i rami caduti nella strada per effetto delle intemperie devono essere rimossi nel più breve tempo possibile dal proprietario. L'ente proprietario della strada deve in ogni caso esercitare i compiti di vigilanza o tutela della sicurezza apponendo la necessaria segnaletica e se del caso provvedendo alla rimozione con riserva di rivalersi delle spese sostenute. I proprietari dei fondi laterali devono inoltre mantenere le ripe (sia a valle che a monte), in modo da evitare franamenti o cedimenti del corpo stradale, scoscendimento del terreno, caduta di massi e materiale sulla strada.

- 2 **SIEPI FUORI CENTRI ABITATI ZONE AGRICOLE IN INTERSEZIONI H<1 METRO – DISTANZA DAL CONFINE STRADALE.** La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare per impiantare lateralmente alle strade siepi vive, anche a carattere stagionale, tenute ad altezza non superiore a 1 metro sul terreno non può essere inferiore a 1 metro. Tale distanza si applica anche per le recinzioni non superiori ad 1 metro costituite da siepi morte in legno sostenute da paletti infissi direttamente nel terreno o in cordoli emergenti non oltre 30 cm. dal suolo. In corrispondenza di intersezioni stradali a raso alla distanza indicata deve aggiungersi l'area di visibilità determinata dal triangolo avente i due lati sul confine stradale di lunghezza 2 metri ciascuno e il terzo lato costituito dal segmento congiungente i punti estremi. Tali prescrizioni non si applicano per siepi preesistenti

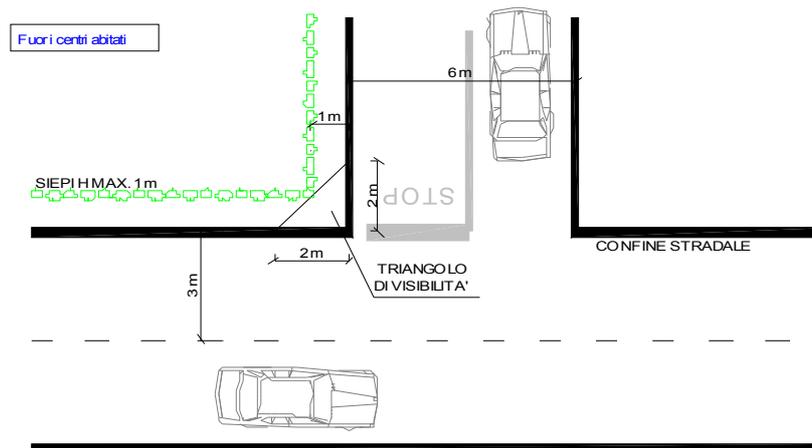


Fig. 5 Fuori centri abitati triangolo visibilità siepi di h<1 m

- 3 **SIEPI, PIANTAGIONI E ALBERATURE FUORI CENTRI ABITATI ZONE AGRICOLE IN INTERSEZIONI H>1 METRO – DISTANZA CONFINE STRADALE** La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare per impiantare lateralmente alle strade siepi vive e piantagioni di altezza superiore a 1 metro sul terreno, piante e frutteti non può essere inferiore a 3 metri. Tale distanza si applica anche per le recinzioni di altezza superiore ad 1 metro sul terreno costituite da siepi morte in legno sostenute da paletti infissi direttamente nel terreno o in cordoli emergenti non oltre 30 cm. In corrispondenza di intersezioni stradali a raso alla distanza indicata deve aggiungersi l'area di visibilità determinata dal triangolo avente i due lati sul confine stradale di lunghezza 6 metri ciascuno e il terzo lato costituito dal segmento congiungente i punti estremi. Tali prescrizioni non si applicano alle colture (siepi, piantagioni ed alberature) preesistenti, fatto salvo quanto previsto al comma 6

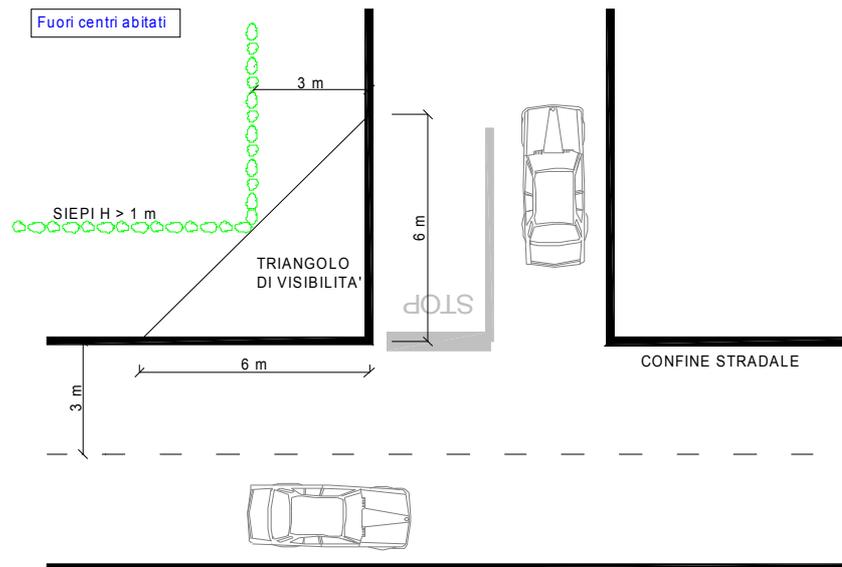


Fig. 6 Fuori centri abitati triangolo visibilità delle siepi di $h > 1$ m – piantagioni, piante e frutteti

- 4 **SIEPI, PIANTAGIONI E ALBERI NEI CENTRI ABITATI DISTANZA CONFINE STRADALE (fig. 7)** Nei centri abitati chi vuol piantare alberi, siepi vive, alberi da frutto, piante e arbusti presso il confine deve osservare le seguenti distanze dal confine stradale:
- tre metri per gli alberi di alto fusto;
 - un metro e mezzo per gli alberi di non alto fusto;
 - un metro per le viti, gli arbusti, le siepi vive, le piante da frutto di altezza non maggiore di due metri e mezzo.

La distanza si misura dalla linea di confine fino alla base esterna dell'albero al tempo della piantagione.

- La distanza deve essere pure di un metro qualora le siepi siano di ontano, di castagno, o di altre piante simili che si recidono periodicamente vicino al ceppo e di due metri per le siepi di robinie. La distanza si misura dalla linea del confine stradale alla base esterna del tronco dell'albero nel tempo della piantagione, o dalla linea stessa al luogo dove fu fatta la semina. Tali prescrizioni non si applicano per le colture preesistenti

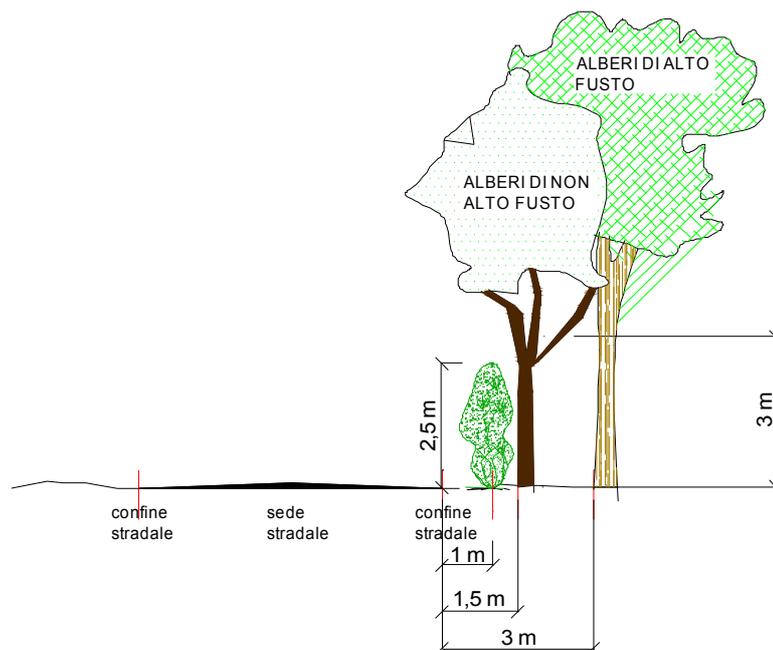


Fig. 7 Centri abitati distanze ALBERI e SIEPI

- 5 **SIEPI, PIANTAGIONI E ALBERATURE IN INTERSEZIONI NEI CENTRI ABITATI E FUORI CENTRI ABITATI ECCEZIONE ZONE AGRICOLE-DISTANZA DAL CONFINE STRADALE** In corrispondenza di intersezioni a raso nei centri abitati e fuori dei centri abitati ad eccezione di zone agricole le siepi, piantagioni e alberature dovranno rispettare le stesse distanze stabilite per le recinzioni (vedi fig. 3-4) e garantire pertanto il triangolo di visibilità.-Tali prescrizioni non si applicano alle colture preesistenti, fatto salvo quanto previsto al comma 6 del presente articolo.
- 6 **SIEPI o PIANTAGIONI DENTRO E FUORI I CENTRI ABITATI IN INTERSEZIONI - ALTEZZA MASSIMA** In corrispondenza di intersezioni a raso, qualora venga accertata dagli organi di polizia una situazione di grave ed evidente pericolosità permanente dovuta alla presenza di siepi o piantagioni (escluse le alberature), le stesse dovranno essere abbassate ad una altezza inferiore o uguale a 1,00 m in modo tale da garantire visibilità e sicurezza per la circolazione veicolare; tale prescrizione si applica anche alle siepi e piantagioni preesistenti escluse le alberature.
- 7 **FOSSI ESCAVAZIONI FUORI DAI CENTRI ABITATI** La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare nell'aprire canali, fossi o nell'eseguire qualsiasi escavazione, lateralmente alle strade non può essere inferiore alla profondità dei canali, fossi od escavazioni ed in ogni caso non può essere inferiore a 3 metri, fatta eccezione dei fossi di guardia. I proprietari o in loro vece i conduttori a qualsiasi titolo dei terreni agricoli siti nel territorio comunale, frontisti confinanti con le strade vicinali e le strade pubbliche non possono arare i loro fondi fino alla strada, ma devono formare tra questa ed il loro fondo una area incolta di larghezza non inferiore ad 1 metro dal confine stradale. Inoltre devono adottare gli opportuni accorgimenti per evitare qualsiasi danno nel caso di fondi che, a monte o a valle delle strade abbiano una pendenza notevole.

	DENTRO CENTRI ABITATI e FUORI CENTRI ABITATI ZONE EDIFICABILI	FUORI CENTRI ABITATI ZONE AGRICOLE
RETTILINEO	D=3 m alberi alto fusto D=1,5 m per alberi non alto fusto D=1 m per siepi, arbusti, viti, piante da frutto	Siepi H=1 m D=1 m Siepi H>1 m D=3 m Piante e frutteti D=6 m
INTERSEZIONI	Triangolo di visibilità r=5,30 CASO DI PERICOLO H< 1 m	IN Triangolo di visibilità l=2D zone agricole IN CASO DI PERICOLO H< 1 m

Tab. 2 Schema riassuntivo distanza delle siepi dal confine stradale

ART. 7 - ACCESSI E DIRAMAZIONI

1. - DEFINIZIONI E TIPOLOGIA

Tra i diversi fattori che possono influire sulle prestazioni, in termini di sicurezza e di funzionalità, di una strada, occupano certamente un posto di rilievo, oltre alle intersezioni stradali, i collegamenti con le aree e gli edifici destinati ad accogliere i veicoli (aree per la sosta, parcheggi, autorimesse, autosili, stazioni di servizio, aree al servizio di insediamenti produttivi o commerciali, etc.): ciò specialmente nella situazione di uso del territorio, frequente in Italia, in cui gli insediamenti sono distribuiti in maniera diffusa, anche all'esterno dei centri abitati, costituendo in alcuni casi un fronte continuo a lato della strada. In tali condizioni, le interferenze tra i veicoli che transitano sulla strada ed i veicoli che entrano nelle aree laterali o ne escono possono provocare una diminuzione del livello di servizio e diventare una causa non trascurabile di incidenti.

Ai fini del presente regolamento, si definiscono:

- a) accessi: le immissioni dei veicoli da un'area o da un edificio privato alla strada di uso pubblico;
- b) diramazioni: le immissioni di una strada privata su una strada ad uso pubblico.

Gli accessi e le diramazioni si distinguono in accessi e diramazioni a raso ed a livelli sfalsati. Per gli accessi e le diramazioni a raso ed a livelli sfalsati valgono le corrispondenti definizioni di cui all'articolo 3 del C.d.S.

2 - DISPOSIZIONI GENERALI

- 2.1. Senza la preventiva autorizzazione dell'ente proprietario della strada non possono essere stabiliti nuovi accessi e nuove diramazioni dalla strada ai fondi o fabbricati laterali, né nuovi innesti di strade soggette ad uso pubblico o privato.
- 2.2. Gli accessi e le diramazioni già esistenti, ove provvisti di autorizzazione, debbono essere regolarizzati in conformità alle prescrizioni di cui alla presente normativa.
- 2.3. Sono vietate trasformazioni di accessi o di diramazioni già esistenti e variazioni nell'uso di questi, salvo preventiva autorizzazione dell'ente proprietario della strada.
- 2.4. Chiunque ha ottenuto l'autorizzazione deve realizzare e mantenere, ove occorre, le opere sui fossi laterali senza alterare la sezione dei medesimi, né le caratteristiche plano-altimetriche della sede stradale.
- 2.5. Il rilascio dell'autorizzazione di accessi o diramazioni al servizio di insediamenti di

qualsiasi tipo è subordinato alla realizzazione di parcheggi nel rispetto delle normative vigenti in materia.

- 2.6. Nel caso di proprietà naturalmente incluse o risultanti tali a seguito di costruzioni o modifiche di opere di pubblica utilità, nei casi di impossibilità di regolarizzare in linea tecnica gli accessi esistenti, nonché in caso di forte densità degli accessi stessi e ogni qualvolta le caratteristiche plano-altimetriche nel tratto stradale interessato dagli accessi o diramazioni non garantiscano requisiti di sicurezza e fluidità per la circolazione, l'ente proprietario della strada rilascia l'autorizzazione per l'accesso o la diramazione subordinatamente alla realizzazione di particolari opere quali innesti attrezzati, intersezioni a livelli sfalsati e strade di servizio, anche se le stesse, interessando più proprietà, comportino la costituzione di consorzi obbligatori per la costruzione e la manutenzione delle opere stesse.
- 2.7. È in ogni caso vietata l'apertura di accessi o diramazioni lungo le rampe di intersezioni sia a raso che a livelli sfalsati, nonché lungo le corsie di accelerazione e di decelerazione e le canalizzazioni.

3 - ACCESSI ALLE STRADE EXTRAURBANE

- 3.1. Gli accessi alle strade extraurbane principali sono consentiti qualora siano ubicati a distanza non inferiore a 1000 m tra loro, misurata tra gli assi degli accessi consecutivi. Gli accessi debbono essere coordinati.
- 3.2. Nei confronti delle intersezioni deve essere rispettata la stessa distanza, misurata tra l'asse dell'accesso e l'asse dell'intersezione.
- 3.3. Le strade extraurbane principali di nuova costruzione debbono essere provviste di fasce laterali di terreno tali da consentire l'eventuale inserimento di strade di servizio per il collegamento degli accessi privati di immissione sulla strada.
- 3.4. Accessi alle strade extraurbane principali situati a distanza inferiore debbono essere collegati da apposita strada di servizio, con innesti posti a distanza (misurata come al comma 3.1) non minore di 1000 m tra loro e dalle intersezioni.
- 3.5. Gli accessi o le strade di servizio debbono collegarsi alla strada extraurbana principale mediante corsie di accelerazione (più propriamente: di immissione) e di decelerazione dimensionate secondo i criteri stabiliti per la progettazione delle intersezioni. Non sono consentite le manovre di svolta a sinistra, per le quali deve essere previsto lo sfalsamento altimetrico o il rinvio ad un'intersezione successiva.
- 3.6. Gli accessi alle strade extraurbane secondarie sono consentiti qualora siano ubicati a distanza non inferiore, di norma, a 300 m tra loro, misurata tra gli assi degli accessi consecutivi per ogni senso di marcia. Gli accessi debbono essere coordinati. Nei confronti delle intersezioni deve essere rispettata la stessa distanza, misurata tra l'asse dell'accesso e l'asse dell'intersezione.
- 3.7. Accessi alle strade extraurbane secondarie situati a distanza inferiore debbono essere collegati da apposita strada di servizio, con innesti posti a distanza (misurata come al comma 3) non minore di 300 m tra loro e dalle intersezioni.
- 3.8. Per le strade extraurbane secondarie, l'ente proprietario della strada può derogare alle distanze di 300 m, fino ad un minimo di 100 m, qualora, in relazione alla situazione morfologica, risulti particolarmente gravosa la realizzazione di strade di servizio. La stessa deroga può essere applicata per tratti di strade che, in considerazione della densità di

insediamenti o di abitazioni, sono soggetti a limitazioni di velocità e per i tratti di strada compresi all'interno di zone previste come edificabili o trasformabili dagli strumenti urbanistici generali od attuativi vigenti.

- 3.9. Gli accessi o le strade di servizio debbono collegarsi alla strada extraurbana secondaria con intersezioni a "T" dimensionate secondo i criteri stabiliti per la progettazione delle intersezioni.
- 3.10. Gli accessi alle strade locali extraurbane debbono essere ubicati a distanza non inferiore a 30 m dalle intersezioni, misurata tra l'asse dell'accesso e l'asse dell'intersezione. Gli accessi privati alle strade locali extraurbane possono essere diretti.
- 3.11. Gli accessi diretti alle strade locali extraurbane debbono avere una larghezza commisurata alle esigenze di sicurezza stradale, e comunque non devono mai avere una larghezza inferiore a 7 metri fronte strada, se tecnicamente possibile. In corrispondenza dell'accesso al fine di garantire adeguata visibilità nella manovra di uscita, dovrà essere effettuato il taglio di sterpaglie ed arbusti e realizzata una recinzione a maglia larga
- 3.12. La localizzazione e la configurazione degli accessi debbono essere tali da garantire una visuale libera e pertanto adeguatamente raccordati.
- 3.13. Gli accessi alle strade extraurbane principali e secondarie (accessi coordinati) e gli accessi alle strade locali extraurbane (accessi diretti) per il transito di veicoli pesanti debbono avere caratteristiche geometriche appropriate, da determinarsi in funzione delle specifiche esigenze.
- 3.14. Gli accessi debbono essere localizzati dove l'orografia dei luoghi e l'andamento della strada consentono la più ampia visibilità della zona di svincolo e possibilmente nei tratti di strada in rettilineo e debbono essere realizzati in modo da consentire un'agevole e sicura manovra di immissione o di uscita dalla sede stradale, senza che tale manovra comporti la sosta del veicolo sulla carreggiata.
- 3.15. L'ente proprietario della strada può negare l'autorizzazione per nuovi accessi, diramazioni e innesti, o per la trasformazione di quelli esistenti o per la variazione d'uso degli stessi quando ritenga che da essi possa derivare pregiudizio alla sicurezza e fluidità della circolazione e particolarmente quando trattasi di accessi o diramazioni esistenti o da istituire in corrispondenza di tratti di strada in curva o in forte pendenza, nonché ogni qualvolta non sia possibile rispettare le norme fissate ai fini della visibilità per le intersezioni.
- 3.16. L'ente medesimo può negare l'autorizzazione di accessi in zone orograficamente difficili che non garantiscono sufficienti condizioni di sicurezza.
- 3.17. Gli accessi e le diramazioni devono essere costruiti con materiali di adeguate caratteristiche e sempre mantenuti in modo da evitare apporto di materie di qualsiasi natura e lo scolo delle acque sulla sede stradale; devono essere inoltre pavimentati per l'intero tratto e comunque per una lunghezza non inferiore a 50 m a partire dal margine della carreggiata della strada da cui si diramano.
- 3.18. Gli accessi e le diramazioni sono realizzati e mantenuti sia per la zona insistente sulla strada sia per la parte ricadente sulla proprietà privata, a cura e spese dei titolari dell'autorizzazione, i quali sono tenuti a rispettare le prescrizioni e le modalità fissate dall'ente proprietario della strada e ad operare sotto la sorveglianza dello stesso.
- 3.19. E' consentita l'apertura di accessi provvisori per motivi temporanei quali l'apertura di cantieri o simili. In tali casi deve essere disposta idonea segnalazione di pericolo ed eventualmente di divieto.
- 3.20. Nel caso di transito sistematico e frequente di veicoli pesanti, si debbono adottare una

larghezza minima dell'accesso di 7,00 m ed innesti sulla carreggiata con raccordo circolare di raggio pari almeno a 7,00 m e un arretramento non inferiore a 12 metri dalla carreggiata. Qualora l'accesso sia unico, si deve prevedere un'area interna di forma ed ampiezza tali da permettere, oltre allo stazionamento, anche l'eventuale inversione di marcia dei veicoli, al fine di evitare manovre di retromarcia sulla strada; in alternativa, è possibile separare l'ingresso e l'uscita con percorso interno a senso unico.

- 3.21. Qualora l'accesso dei veicoli alla proprietà laterale avvenga direttamente dalla strada, l'accesso deve essere realizzato in modo da favorire la rapida immissione dei veicoli nella proprietà laterale. L'eventuale cancello a protezione della proprietà laterale dovrà essere arretrato di almeno 5,00 m. dalla carreggiata allo scopo di consentire la sosta, fuori della carreggiata, di un veicolo in attesa di ingresso. Nel caso in cui, per obiettive impossibilità costruttive o per evitare gravi limitazioni della fruibilità della proprietà privata, non sia possibile arretrare gli accessi, possono essere autorizzati sistemi di apertura automatica dei cancelli o delle serrande che delimitano gli accessi. E' consentito derogare dall'arretramento degli accessi e dall'utilizzo dei sistemi alternativi nel caso in cui le immissioni laterali avvengano su strade senza uscita o comunque con traffico estremamente limitato, per cui le immissioni stesse non possono determinare condizioni di intralcio alla fluidità della circolazione.
- 3.22. Gli accessi ad insediamenti residenziali, produttivi, commerciali, turistici e ricreativi di grandi dimensioni debbono essere progettati secondo i criteri stabiliti per la progettazione delle intersezioni in funzione delle caratteristiche geometriche e funzionali della strada, dell'entità e della composizione del traffico che la percorre, del tipo di insediamento e della sua capienza e dei flussi di traffico veicolare previsti in ingresso ed in uscita.
- 3.23. L'ente proprietario della strada ha la facoltà di autorizzare una distanza inferiore a quelle fissate ai commi precedenti, per gli accessi già esistenti alla data di entrata in vigore del Codice della Strada e del Regolamento di Esecuzione, nel caso in cui sia tecnicamente impossibile procedere all'adeguamento e nel caso sia dimostrato che non esistano altre possibilità di accesso alla proprietà privata.
- 3.24. Le disposizioni di cui ai commi precedenti si applicano sia agli accessi che alle diramazioni; per le diramazioni valgono altresì le norme sulle intersezioni stradali.

Tipo di strada	A Autostrada extraurbana	B Extraurbana principale	C Extraurbana secondaria	F Locale Extraurbana
Ammessi	NO (1)	SI	SI	SI
Organizzazione accessi	-	D.M. 5/11/2001	D.M. 5/11/2001	D.M. 5/11/2001
Distanza minima tra accessi successivi(2)	-	1000	300(4)	-
Distanza minima tra intersezioni successive(2)	-	1000	300(4)	-
Distanza minima tra accesso ed intersezione (3)	-	1000	300(4)	30

(1) Sono consentiti esclusivamente gli accessi alle pertinenze di servizio (aree di sosta, aree di parcheggio, aree di servizio).

(2) Misurata tra gli assi degli accessi consecutivi per ogni senso di marcia.

(3) Misurata tra l'asse dell'accesso e l'asse dell'intersezione.

(4) L'ente proprietario della strada può derogare a tale distanza fino ad un minimo di 100 m, qualora, in relazione alla situazione morfologica, risulti particolarmente gravosa la realizzazione di strade di servizio. La stessa deroga può essere applicata per tratti di strade che, in considerazione della densità di insediamenti o di abitazioni, sono soggetti a limitazioni di velocità e per i tratti di strada compresi all'interno di zone previste come edificabili o trasformabili dagli strumenti urbanistici generali od attuativi vigenti.

Tab.3 Accessi Strade Extraurbane

4 - ACCESSI ALLE STRADE URBANE - PASSI CARRABILI -

- 4.1. Nelle strade urbane di scorrimento sono consentiti accessi privati nel rispetto delle prescrizioni di cui al presente paragrafo. Gli accessi debbono essere coordinati e collegati da apposita strada di servizio, così che l'immissione dei veicoli sulla carreggiata (o l'uscita dalla carreggiata) avvenga tramite idonei varchi posti a distanza non inferiore a 100 m tra loro, misurata tra gli assi dei varchi consecutivi. Nei confronti delle intersezioni deve essere rispettata la stessa distanza, misurata tra l'asse del varco e il limite dell'area d'intersezione.
- 4.2. Nelle strade urbane di quartiere sono consentiti accessi privati diretti tali che l'immissione dei veicoli sulla carreggiata (o l'uscita dalla carreggiata) avvenga tramite idonei accessi. Nei confronti delle intersezioni deve essere rispettata la distanza di 12 m., misurata tra l'asse del varco e il limite dell'area d'intersezione.
- 4.3. Gli accessi alle strade locali urbane possono essere diretti. In ambito urbano, l'accesso diretto ad un'area o ad un edificio idoneo allo stazionamento di uno o più veicoli è denominato "passo carrabile".
- 4.4. Gli accessi alle strade locali urbane (passi carrabili) debbono essere ubicati a distanza non inferiore a 12 m dalle intersezioni misurata dal limite dell'accesso al limite dell'area d'intersezione (parte dell'intersezione a raso nella quale si intersecano due o più correnti di traffico)(fig. 8).

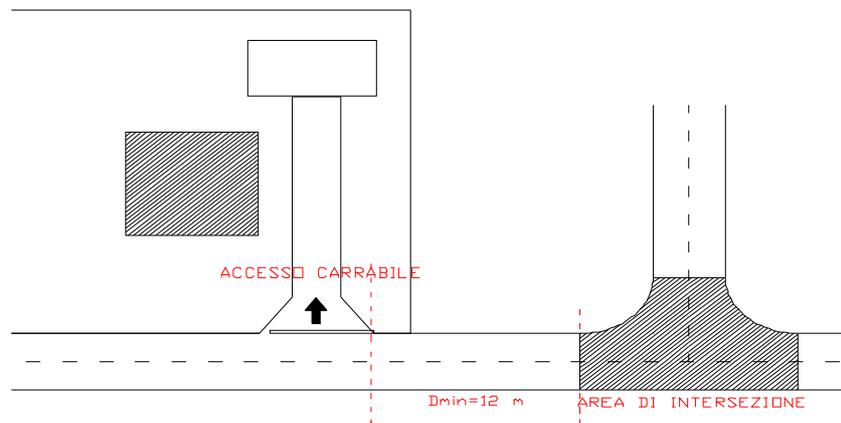


Fig. 8 Misura della distanza dell'accesso strade urbane dall'area di intersezione

La distanza si misura dal limite dell'accesso al punto di intersezione del prolungamento delle carreggiate qualora il passo carrabile posto in prossimità dell'intersezione si collochi in uno dei seguenti casi (fig. 9):

- centro storico
- Z.T.L.
- Strade di tipo F chiuse o a bassa densità veicolare.

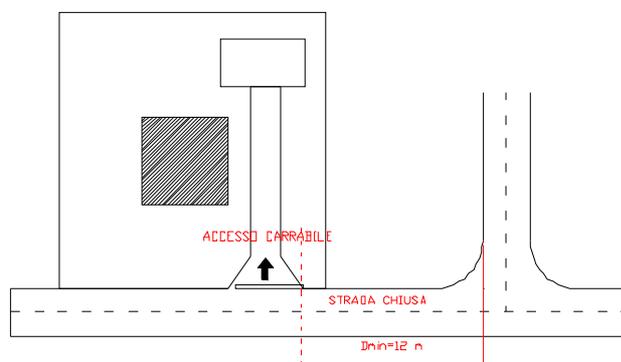


Fig. 9 Misura della distanza dell'accesso strade urbane dall'area di intersezione in centro storico, in Z.T.L. E in strade chiuse

- 4.5. Nel caso di strade chiuse in cui non esiste un'area di manovra sono consentiti accessi a distanze inferiori a quelle indicate al comma 4.4. del presente articolo solo qualora il nuovo accesso migliori la sicurezza della circolazione.(Fig. 10)

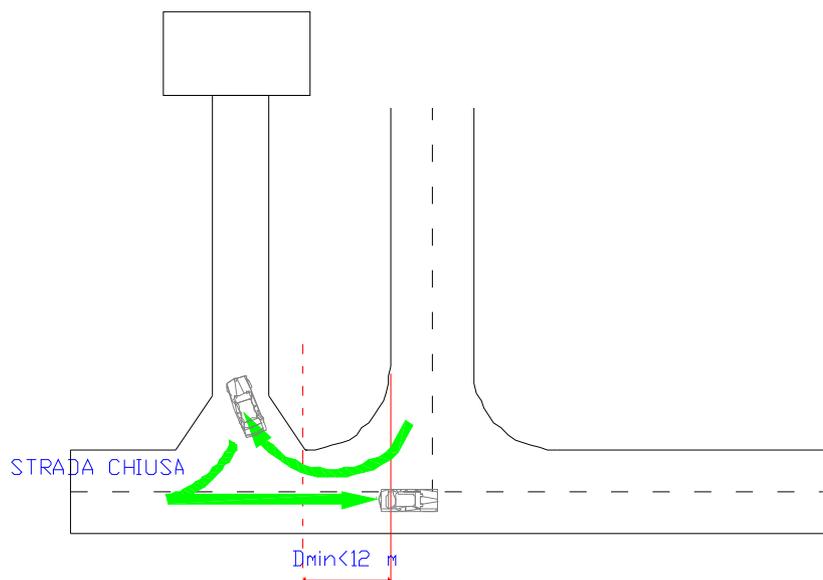


Fig. 10 strade chiuse

- 4.6. La localizzazione e la configurazione devono essere tali da garantire la visuale libera e pertanto adeguatamente raccordati.
- 4.7. I passi carrabili debbono avere un'ubicazione ed una configurazione plano-altimetrica tali da:
- non arrecare pericolo od intralcio alla circolazione veicolare e pedonale;

- agevolare le manovre dei veicoli in ingresso o in uscita dal passo carrabile.

- 4.8. Nel caso in cui i passi carrabili, come definiti dall'art. 3, comma 1, punto 37, del C.d.S., rientrino nella definizione dell'art. 44, comma 4, del decreto legislativo 15 novembre 1993, n. 507, nella zona antistante gli stessi vige il divieto di sosta, segnalato con l'apposito segnale di cui all'art. 120 del Reg. (figura II 78). In caso contrario, il divieto di sosta nella zona antistante il passo medesimo e l'installazione del relativo segnale, sono subordinati alla richiesta di occupazione del suolo pubblico che, altrimenti, sarebbe destinato alla sosta dei veicoli, in conformità a quanto previsto dall'art. 44, comma 8, del citato decreto legislativo 507/93.
- 4.9. Qualora l'accesso dei veicoli alla proprietà laterale avvenga direttamente dalla strada, il passo carrabile deve essere realizzato in modo da favorire la rapida immissione dei veicoli nella proprietà laterale. L'eventuale cancello a protezione della proprietà laterale dovrà essere arretrato di almeno 5,00 m. allo scopo di consentire la sosta, fuori della carreggiata, di un veicolo in attesa di ingresso. Nel caso in cui, per obiettive impossibilità costruttive o per gravi limitazioni della fruibilità della proprietà privata, non sia possibile arretrare gli accessi, possono essere autorizzati sistemi di apertura automatica dei cancelli o delle serrande che delimitano gli accessi. E' consentito derogare dall'arretramento degli accessi e dall'utilizzo dei sistemi alternativi nel caso in cui le immissioni laterali avvengano su strade senza uscita o comunque con traffico estremamente limitato, per cui le immissioni stesse non possono determinare condizioni di intralcio alla fluidità della circolazione.
- 4.10. E' consentita l'apertura di accessi e di passi carrabili provvisori per motivi temporanei quali l'apertura di cantieri o simili. In tali casi debbono essere osservate, per quanto possibile, le condizioni di cui ai comma precedenti. Deve in ogni caso disporsi idonea segnalazione di pericolo allorquando non possono essere osservate le distanze dall'intersezione.
- 4.11. I comuni hanno la facoltà di autorizzare distanze inferiori alla distanza di 12 m. dalle intersezioni, per i passi carrabili già esistenti, nel caso in cui sia tecnicamente impossibile procedere all'adeguamento.
- 4.12. Le disposizioni di cui ai commi precedenti si applicano sia agli accessi e ai passi carrabili che alle diramazioni; per le diramazioni valgono altresì le norme sulle intersezioni stradali.
- 4.13. La pavimentazione del marciapiede nel tratto attraversato dal passo carrabile può essere eseguita con l'impiego di materiale diverso per tipo e per colore; la continuità del piano del marciapiede in corrispondenza del passo carrabile dev'essere preferibilmente mantenuta.
- 4.14. Qualora l'accesso alle proprietà laterali sia destinato anche a notevole traffico pedonale, deve essere prevista una separazione dell'entrata carrabile da quella pedonale.
- 4.15. I passi carrabili delle aree e degli edifici per la sosta aventi capacità non superiore a 15 posti auto debbono avere una larghezza minima di 3,50 m; quelli aventi capacità uguale o superiore a 15 posti auto debbono avere una larghezza minima di 6,00 m, tale da consentire l'incrocio dei veicoli. I comuni hanno la facoltà di autorizzare larghezze inferiori
 - per i passi carrabili già esistenti, nel caso in cui sia tecnicamente impossibile procedere all'adeguamento (larghezza minima comunque superiore o uguale a quella dell'accesso preesistente);
 - per passi carrabili in cui ci siano obiettive impossibilità costruttive o gravi

- limitazioni della fruibilità della proprietà privata;
 - nei casi di strade chiuse o a limitato traffico.
- 4.16. I passi carrabili per il transito di veicoli pesanti (autocarri, autotreni, etc.) debbono avere caratteristiche geometriche appropriate, da determinarsi in funzione delle specifiche esigenze.
- 4.17. Nel caso di transito sistematico e frequente di veicoli pesanti, si debbono adottare una larghezza del passo carrabile di min. 7,00 m ed innesti sulla carreggiata con raccordo circolare di raggio pari a 7,00 m. Qualora l'accesso sia unico, si deve prevedere un'area interna di forma ed ampiezza tali da permettere, oltre allo stationamento, anche l'eventuale inversione di marcia dei veicoli, al fine di evitare manovre di retromarcia sulla strada; in alternativa, è possibile separare l'ingresso e l'uscita con percorso interno a senso unico.
- 4.18. Gli accessi ad insediamenti residenziali, produttivi, commerciali, turistici e ricreativi di grandi dimensioni debbono essere progettati secondo i criteri stabiliti per la progettazione delle intersezioni in funzione delle caratteristiche geometriche e funzionali della strada, dell'entità e della composizione del traffico che la percorre, del tipo di insediamento e della sua capienza e dei flussi di traffico veicolare previsti in ingresso ed in uscita.
- 4.19. Le disposizioni di cui ai commi precedenti si applicano sia agli accessi e ai passi carrabili che alle diramazioni; per le diramazioni valgono altresì le norme sulle intersezioni stradali.
- 4.20. L'uscita da parcheggi privati su strade ad uso pubblico non può avvenire in retromarcia; è da prevedere all'interno dell'area privata una zona destinata all'inversione di marcia dei veicoli ad eccezione dell'uscita dei veicoli su strade locali a limitato volume di traffico o su strade senza uscita.

Tipo di strada	A Autostrada urbana	D Urbana di scorrimento	E Urbana di quartiere	F Locale Urbana
Ammessi	NO	SI	SI	SI
Organizzazione accessi	-	D.M. 5/11/2001	D.M. 5/11/2001	D.M. 5/11/2001
Distanza minima tra accessi successivi	-	100	-	-
Distanza minima tra intersezioni successive	-	100	-	-
Distanza minima tra accesso ed intersezione	-	100	12	12

Tab. 4 Accessi Strade Urbane

ART. 8 SANZIONI.

Chiunque viola le disposizioni di cui all'art. 5 del presente regolamento è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da €100,00 a €450,00 € (con possibilità del pagamento in via breve dell'importo di €150,00 pari ad 1/3 del massimo edittale). Per le violazioni delle disposizioni contenute all'art. 5 è altresì prevista una sanzione amministrativa accessoria dell'obbligo della rimozione totale e/o parziale delle opere (muri di cinta e recinzioni) effettuate abusivamente o in difformità di provvedimenti autorizzatori o da quanto dichiarato in D. I. A., a carico dell'autore delle stesse e a proprie spese.

Per le violazioni delle prescrizioni contenute all'art. 6 è prevista una sanzione amministrativa del

pagamento di una somma da € 100 A € 300 (con possibilità del pagamento in via breve dell'importo di €. 100,00 pari ad 1/3 del massimo edittale); è altresì prevista una sanzione amministrativa accessoria eccetto al comma 1, come espressamente riportato nello schema sotto indicato:

Violazioni art. 6 comma 1	Da € 100 a € 300 (con possibilità del pagamento in via breve dell'importo di €. 100,00 pari ad 1/3 del massimo edittale)
Violazioni art. 6 comma 2	Da € 100 a € 300 (con possibilità del pagamento in via breve dell'importo di €. 100,00 pari ad 1/3 del massimo edittale) + sanzione amministrativa accessoria dell'obbligo della rimozione totale o parziale della coltura a distanza inferiore a quelle stabilite
Violazioni art. 6 comma 3	Da € 100 a € 300 (con possibilità del pagamento in via breve dell'importo di €. 100,00 pari ad 1/3 del massimo edittale) + sanzione amministrativa accessoria dell'obbligo della rimozione totale o parziale della coltura a distanza inferiore a quelle stabilite
Violazioni art. 6 comma 4	Da € 100 a € 300 (con possibilità del pagamento in via breve dell'importo di €. 100,00 pari ad 1/3 del massimo edittale) + sanzione amministrativa accessoria dell'obbligo della rimozione totale o parziale della coltura a distanza inferiore a quelle stabilite
Violazioni art. 6 comma 5	Da € 100 a € 300 (con possibilità del pagamento in via breve dell'importo di €. 100,00 pari ad 1/3 del massimo edittale) + sanzione amministrativa accessoria dell'obbligo della rimozione totale o parziale della coltura a distanza inferiore a quelle stabilite
Violazioni art. 6 comma 6	Da € 100 a € 300 (con possibilità del pagamento in via breve dell'importo di €. 100,00 pari ad 1/3 del massimo edittale) + sanzione amministrativa accessoria dell'obbligo del taglio delle siepi e delle piantagioni ad una altezza non superiore ad un metro
Violazioni art. 6 comma 7	Da € 100 a € 300 (con possibilità del pagamento in via breve dell'importo di €. 100,00 pari ad 1/3 del massimo edittale) + sanzione amministrativa accessoria del ripristino dei luoghi a cura del violatore

Per le siepi e piantagioni dentro e fuori il centro abitato nelle intersezioni, che costituiscono grave ed evidente pericolosità alla circolazione stradale accertata dagli organi di polizia, preesistenti all'entrata in vigore del presente regolamento, la sanzione amministrativa di cui all'art. 6 potrà essere applicata solo e successivamente ad avvenuta diffida ed accertata inottemperanza ad effettuare il taglio delle siepi e piantagioni fino ad una altezza massima consentita.

Per le violazioni di cui all'art. 7 si applicano le sanzioni previste dal C.d.S.