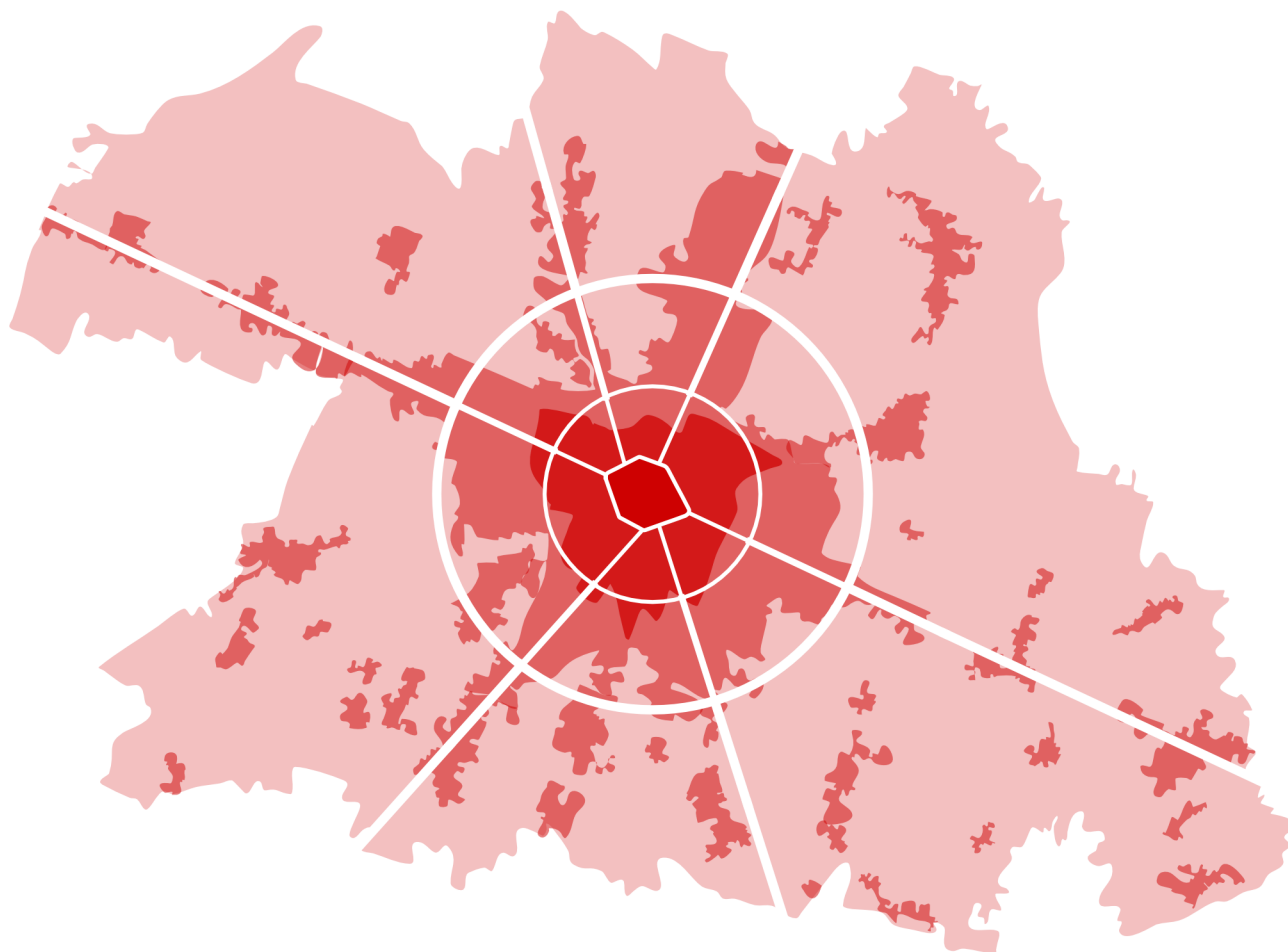


PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU) DI REGGIO EMILIA



REGOLAMENTO VIARIO



**Comune di
Reggio Emilia**

Sindaco:	Marco Massari
Assessore alla Mobilità	Carlotta Bonvicini
Dirigente Servizio Mobilità e Policy Mobilità Sostenibile	Arch. Paolo Gandolfi
Gruppo interno di lavoro	Ing. Alberto Merigo

+



NETMOBILITY

Incarico per l'aggiornamento del PGTU:

Netmobility s.r.l.

ing. Francesco Avesani
ing. Francesco Seneci
ing. Filippo Forlati
dott. Giovanni Colussi



Versione documento

Novembre 2024

Rev 04

PREMESSA GENERALE

Il Regolamento Viario determina le caratteristiche geometriche e di traffico, nonché la disciplina d'uso dei diversi tipi di strade e degli itinerari ciclabili e pedonali all'interno dell'ambito di applicazione del PGTU, tenuto conto delle definizioni di cui all'art. 2 del Codice della Strada.

Il Regolamento Viario del Comune di Reggio Emilia è associato alla nuova classificazione funzionale delle strade approvata con il PGTU 2024 e sostituisce il precedente Regolamento Viario approvato con Delibera di Consiglio Comunale n. 3373/93 del 21/05/2012.

A distanza di circa dieci anni, la nuova visione e i nuovi indirizzi per la mobilità sostenibile definiti nel PUMS 2023 e nel Biciplan 2024 e lo stesso impianto del PGTU hanno richiesto di aggiornare il Regolamento Viario, rendendolo uno strumento adeguato a servire l'attuazione delle strategie e delle misure proposte.

Il Regolamento Viario si applica alla viabilità di competenza del Comune di Reggio Emilia, esistente e di nuova costruzione. La nuova gerarchizzazione proposta con la classificazione funzionale richiede di intervenire sulla viabilità esistente adeguandone le caratteristiche geometriche e le dotazioni a quelle prescritte o consigliate dal Regolamento in base alla classe di appartenenza.

In questo modo il Regolamento Viario vuole rappresentare un riferimento cogente per attuare le strategie del PUMS 2023 e il miglioramento delle condizioni di sicurezza sulla strada, a partire dai bisogni dell'utenza debole¹.

Il Regolamento Viario è riferimento per la progettazione e gestione da parte di tutti i Servizi del Comune e dai soggetti privati che si trovano ad intervenire sulla viabilità e sugli spazi pubblici e privati ad uso pubblico aperti alla circolazione di persone e veicoli.

Il nuovo Regolamento Viario è strutturato in tre parti.

Parte 1 - Regolamento Viario

La prima parte rappresenta il Regolamento Viario, organizzato per titoli e articoli come il precedente, aggiornato sulla base delle più recenti novità normative (con particolare riguardo alle revisioni del Codice della Strada). Esso definisce le caratteristiche geometriche dei diversi elementi stradali e la disciplina d'uso dei diversi tipi di strada.

Parte 2 - Schede per classe stradale e modelli applicabili

La seconda parte contiene le schede relative alle diverse classi di strada (ad esclusione delle strade di scorrimento e interquartiere). Ogni scheda rilegge il Regolamento riportando le indicazioni progettuali fondamentali per quella data classe di strada.

Un secondo set di schede propone diversi modelli di strada, che rappresentano degli utili riferimenti per la progettazione di nuove strade e, soprattutto, di interventi di

¹ Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n.285, art. 3 comma 1 punto 53 bis)

riorganizzazione e riqualificazione di strade esistenti. Per ciascuna classe di strada è possibile orientarsi sulla scelta di diversi modelli, a seconda delle esigenze e del contesto di partenza.

Parte 3 - Abaco dei dispositivi per la moderazione del traffico

La terza parte contiene un abaco dei dispositivi di moderazione del traffico (di cui tratta l'art. 3.4 del Regolamento), che ne descrive le principali caratteristiche e il campo di applicabilità, evidenziandone vantaggi e svantaggi.

INDICE PARTE 1 - REGOLAMENTO

PREMESSA GENERALE.....	3
TITOLO 1 – NORME GENERALI	7
ART. 1.1 FINALITÀ.....	7
ART. 1.2 AMBITO E MODALITÀ DI APPLICAZIONE	7
ART. 1.3 EFFICACIA DELLE NORME	7
ART. 1.4 RIFERIMENTI NORMATIVI E MANUALISTICI.....	8
TITOLO 2 – CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLE RETI	9
ART. 2.1 CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE URBANE ED EXTRAURBANE	9
ART. 2.2 SISTEMA VIARIO DI PRIMO LIVELLO DEL COMUNE DI REGGIO EMILIA	12
ART. 2.3 SISTEMA VIARIO DI SECONDO LIVELLO DEL COMUNE DI REGGIO EMILIA.....	17
ART. 2.4 SISTEMA VIARIO DI BASE DEL COMUNE DI REGGIO EMILIA	28
ART. 2.5 PERIMETRAZIONI	30
ART. 2.6 ITINERARI CICLABILI E CICLOVIE	33
ART. 2.7 INDIRIZZI PER LA SCELTA DELL'INFRASTRUTTURA CICLABILE A SECONDA DELLA CLASSIFICAZIONE DELLA STRADA.....	41
TITOLO 3 – CARATTERISTICHE DELLE RETI	48
ART. 3.1 CARATTERISTICHE GEOMETRICHE E FUNZIONALI DELLE STRADE	48
ART. 3.2 CARATTERISTICHE GEOMETRICHE E FUNZIONALI DELLE PERIMETRAZIONI	55
ART. 3.3 FASCE DI PERTINENZA E DI RISPETTO STRADALE	58
ART.3.4 DISPOSITIVI DI MODERAZIONE DEL TRAFFICO	60
ART.3.5 DISCIPLINA DELLA SOSTA	62
ART.3.6 CIRCOLAZIONE E FERMATA DEI MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICO.....	64
ART.3.7 MOBILITÀ PEDONALE E CIRCOLAZIONE DISABILI	65
ART. 3.8 PRESCRIZIONI PER LA REALIZZAZIONE DI INFRASTRUTTURE CICLABILI	67
ART. 3.9 REGOLE PER LA CIRCOLAZIONE DELLE BICICLETTE	76
ART. 3.10 RICOVERO DELLE BICICLETTE	77
TITOLO 4 – INTERSEZIONI ED ACCESSI LATERALI	78
ART. 4.1 DISTANZA TRA LE INTERSEZIONI	78
ART. 4.2 AREE DI VISIBILITÀ.....	79
ART. 4.3 PASSI CARRABILI	81
ART. 4.3 ACCESSI LATERALI DI INSEDIAMENTI AD ALTA AFFLUENZA DI UTENTI.....	83

TITOLO 5 – OCCUPAZIONE DI SUOLO PUBBLICO.....	85
ART. 5.1 OCCUPAZIONI PERMANENTI DI SUOLO PUBBLICO.....	85
ART. 5.2 OCCUPAZIONI TEMPORANEE DI SUOLO PUBBLICO	85
ART.5.3 DISTRIBUTORI DI CARBURANTE	86
ART.5.5 RACCOLTA DEI RIFIUTI SOLIDI URBANI	87
ART.5.6 PUBBLICITÀ STRADALE	88
RIEPILOGO CARATTERISTICHE STRADE URBANE.....	89

TITOLO 1 – NORME GENERALI

ART. 1.1 FINALITÀ

Il Regolamento Viario determina le caratteristiche geometriche e di traffico, nonché la disciplina d'uso dei diversi tipi di strade e degli itinerari ciclabili e pedonali di competenza del Comune di Reggio Emilia. Esso rappresenta quindi lo strumento che rende operativa la classificazione funzionale, nel senso che definisce gli standard di riferimento ai quali uniformare la progettazione delle nuove strade ed itinerari o degli interventi di trasformazione (sia permanenti che temporanei) di quelli esistenti, nonché l'individuazione delle componenti di traffico ammesse ed il loro comportamento.

Esso inoltre riporta, armonizza ed aggiorna l'insieme delle norme regolamentari che, a diverso titolo, governano le modalità di modificazione, uso ed occupazione delle strade e degli spazi pubblici relativamente a tutte le attività che, direttamente o indirettamente, interferiscono con la mobilità.

Il presente regolamento integra le disposizioni contenute nel D.lgs. 285/92 "Nuovo Codice della Strada" (di qui in avanti CdS) e nel relativo Regolamento di attuazione (D.P.R. 49592, di qui in avanti RdA) e di tutti i successivi aggiornamenti, le cui prescrizioni si assumono per note e prevalenti.

ART. 1.2 AMBITO E MODALITÀ DI APPLICAZIONE

Il Regolamento Viario si applica a tutte le strade e gli itinerari ciclabili e pedonali ricadenti all'interno dei confini amministrativi del Comune di Reggio Emilia, sia pubblici che privati soggetti ad uso pubblico, di competenza del Comune di Reggio Emilia.

I Servizi del Comune di Reggio Emilia, nell'ambito delle rispettive competenze, sono tenuti ad adeguare i provvedimenti che riguardano l'uso delle strade e delle fasce di rispetto, la gestione del traffico, la disciplina della circolazione, le caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali dei singoli elementi delle reti stradale, ciclabile e pedonale alle norme ed indirizzi definiti dal presente Regolamento.

ART. 1.3 EFFICACIA DELLE NORME

Gli standard geometrici previsti dal regolamento sono da considerarsi cogenti per le strade/itinerari di nuova realizzazione, e come obiettivo da raggiungere per le strade/itinerari esistenti.

In ogni caso, le indicazioni riportate nel regolamento sono da sottoporre sempre al vaglio della verifica di fattibilità e di opportunità applicato a ciascun singolo caso, e non sostituiscono pertanto il giudizio tecnico e la responsabilità del progettista.

In casi particolari, caratterizzati da condizioni locali, urbanistiche, ambientali, paesaggistiche, archeologiche, che non consentano il pieno rispetto delle prescrizioni contenute nel Regolamento, è dunque possibile prevedere deroghe motivate e

accettare soluzioni progettuali diverse, purché supportate da specifiche analisi sul piano della funzionalità, della sicurezza e della qualità paesaggistica, morfologica ed ambientale, oggetto di una relazione tecnica specificamente sottoposta al parere formale degli uffici competenti.

Quanto sopra si applica in particolare all'intero Centro Storico (zona A).

Il presente regolamento viario e la classificazione stradale riprendono integralmente la classificazione prevista dal PUMS 2023 e dal PUG 2023 e le relative fasce di rispetto, e comunque non modificano in nessuna parte la definizione e le previsioni relative alle fasce di rispetto stradale previste dal PUG.

ART. 1.4 RIFERIMENTI NORMATIVI E MANUALISTICI

La definizione delle caratteristiche dei diversi tipi di strade è qui indicata per ciò che concerne gli aspetti di competenza comunale, integrativi delle norme contenute nel nuovo CdS (D.lgs. 30 aprile 1992, n.285), nel relativo Regolamento di attuazione (D.P.R. 16 dicembre 1992, n.495), nel "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" (D.M. infrastrutture e trasporti 5 novembre 2001), nelle "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali" (D.M.19/04/2006 – G.U.n.170 del 24/07/2006), nel Regolamento per la progettazione delle piste ciclabili (D.M. 30 novembre 1999 n.557), nelle Linee Guida per il sistema di ciclabilità regionale, approvate dalla Regione Emilia Romagna con Delibera di Giunta n.691 del 6/05/2019, nelle Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei Piani Urbani del Traffico decreto ministeriale, Ministero dei LL.PP. del 12 aprile 1995 ai quali si rimanda.

I criteri di progettazione degli itinerari ciclabili sono anche integrati dalle indicazioni contenute nel Biciplan 2024.

Per quanto in specifico riguarda i dispositivi di moderazione, il principale riferimento formale ad oggi disponibile consiste nelle "Linee guida per la redazione dei Piani della Sicurezza Stradale Urbana" pubblicate nel 2001 a cura dell'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale – Min.LL.PP.

Ad esso si aggiungono il "Piano per la moderazione del traffico delle strade provinciali" della Provincia di Reggio Emilia (2006) ed il rapporto "La città senza incidenti: strategie, metodi e tecniche per progettare mobilità sicura" a cura dell'Assessorato alle Politiche Sociali della Regione Emilia Romagna.

TITOLO 2 – CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLE RETI

ART. 2.1 CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE URBANE ED EXTRAURBANE

La classificazione funzionale delle strade sul territorio comunale di Reggio Emilia è definita a norma del Codice della Strada, con le integrazioni indicate dalle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico.

Il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), tenuto conto delle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali della viabilità esistente, classifica secondo tale definizione tutta la rete viaria ricadente nel territorio del Comune di Reggio Emilia, a prescindere dalla proprietà e competenza, salvo determinare prescrizioni e regole che si applicano solo sulla rete stradale di competenza del Comune di Reggio Emilia.

La classificazione diventa ad ogni effetto operativa con l'approvazione del PGTU. Nell'eventualità di successive modificazioni dell'assetto della rete che rendessero opportuno procedere ad un aggiornamento della classificazione, questo potrà essere oggetto di una specifica delibera di Giunta Comunale.

Classi funzionali.

Ai fini del presente regolamento ed in base all'analisi della rete stradale presente sul territorio comunale di Reggio Emilia, le strade sono classificate nelle categorie seguenti:

STRADE URBANE

- D) STRADA DI SCORRIMENTO
- E1) STRADA INTERQUARTIERE
- E2) STRADA DI QUARTIERE
- E3) STRADA INTERZONALE PRIMARIA
- Ebis) STRADA URBANA CICLABILE
- Fu1) STRADA LOCALE INTERZONALE SECONDARIA
- Fu2) STRADA LOCALE URBANA
- F bis) ITINERARIO CICLOPEDONALE URBANO

STRADE EXTRAURBANE

A) AUTOSTRADA

B) STRADA EXTRAURBANA PRINCIPALE

C1) STRADA EXTRAURBANA SECONDARIA

C2) STRADA EXTRAURBANA SECONDARIA DI DISTRIBUZIONE

C3) STRADA EXTRAURBANA SECONDARIA DI ZONA

Fe1) STRADA EXTRAURBANA LOCALE

Fe2) STRADA EXTRAURBANA LOCALE RURALE

Fbis) ITINERARIO CICLOPEDONALE EXTRAURBANO

Rispetto alla classificazione del Codice della Strada occorre considerare alcuni aspetti peculiari della città di Reggio Emilia ed in genere di molte città di medie e piccole dimensioni.

La rete stradale della città di Reggio Emilia è composta principalmente di strade le cui caratteristiche tecniche, così come prescritte dal Codice della Strada, tenderebbero a schiacciare la quasi totalità della rete urbana ed extraurbana all'interno delle categorie C, E e F. Il Codice della Strada definisce le strade di categoria "D - Strada di scorrimento" con le caratteristiche tipiche dei grandi viali urbani presenti nelle città maggiori, con sezioni ampie, carreggiate separate, con almeno due corsie per direzione di marcia e flussi di traffico rilevanti. Nel contesto del territorio comunale di Reggio Emilia le strade classificabili come "B Strada Extraurbana Principale" e "D Strada di Scorrimento", si limitano a pochissimi tratti stradali, che non sono in grado di costituire una rete stradale completa e coerente.

Per questa ragione si identifica all'interno del sistema viario di **primo livello** una parte delle strade di categoria E, definite "E1 - Strada Interquartiere" e una parte delle strade di categoria C, definite "C1 - Strada Extraurbana Secondaria", con la finalità di dare continuità ad una rete di viabilità principale.

Il Sistema viario di **primo livello** si compone quindi delle strade B, C1, D ed E1.

Per le ragioni suddette, data inoltre l'estensione preponderante della rete stradale formata dalle categorie C, E e F, risulta utile definire delle sottocategorie C, E e F, che pur rispettando i requisiti previsti dal Codice della Strada rispetto alla categoria di appartenenza, permettano di differenziare alcuni aspetti regolatori molto utili nella gestione del traffico e della sicurezza stradale.

A tal fine le strade di categoria C sono divise in:

C1 - Strada Extraurbana Secondaria,

C2 - Strada Extraurbana Secondaria di Distribuzione,

C3 - Strada Extraurbana Secondaria di Zona.

Le strade E sono divise in:

E1 Strada Interquartiere,

E2 - Strada di Quartiere,

E3 - Strada Interzonale Primaria.

Le strade F sono suddivise in:

Fu1 Strada Locale Interzonale Secondaria,

Fe1 Strada Extraurbana Locale,

Fu2 Strada Locale Urbana,

Fe2 Strada Extraurbana Locale Rurale.

In relazione alla classificazione di cui all'Art. 2 del CdS, ai fini indicati nella normativa nazionale e nelle direttive ministeriali, la classificazione del presente regolamento è:

Codice della Strada Art 2	Regolamento Viario Comune di Reggio Emilia
A	A
B	B
C	C1
	C2
	C3
D	D
E	E1
	E2
	E3
Ebis	Ebis
F	Fe1/Fu1
	Fe2/Fu2
Fbis	Fe bis/Fu bis

Derivano tre sistemi viari all'interno dei quali si aggregano le categorie sopra elencate:

- **sistema viario di primo livello** del Comune di Reggio Emilia dedicato prevalentemente alla viabilità degli autoveicoli la cui funzione è quella di garantire un elevato livello di servizio per gli spostamenti di maggiore distanza, attrarre il traffico di attraversamento della città e del territorio comunale, su cui si prevede il miglioramento della capacità di traffico, della fluidità e della sicurezza;
- **sistema viario di secondo livello** del Comune di Reggio Emilia, dedicato al collegamento tra settori e quartieri limitrofi, alla distribuzione del traffico autoveicolare all'interno dell'area urbana su cui si prevede il miglioramento delle condizioni di sicurezza per gli utenti vulnerabili della strada e per i residenti e la diminuzione del traffico di attraversamento;
- **sistema viario di base** del Comune di Reggio Emilia, funzionale alla mobilità locale di tutti gli utenti della strada, in cui si prevede la massima sicurezza per l'utenza vulnerabile.

ART. 2.2 SISTEMA VIARIO DI PRIMO LIVELLO DEL COMUNE DI REGGIO EMILIA

A seguire sono elencate le strade che fanno parte del sistema viario di primo livello e gli indirizzi prestazionali di riferimento per la pianificazione e attuazione degli interventi su tali tratte stradali.

B) STRADA EXTRAURBANA PRINCIPALE – Tangenziale Nord (incluso tratto in costruzione anno 2024);

C1) STRADA EXTRAURBANA SECONDARIA – le strade statali S.S.9 nelle previsione di varianti est ed ovest (il tracciato esistente è classificato C2 anno 2024), S.S.63, S.S. 468, S.S. 722 var (tangenziale sud-est), le strade provinciali S.P. 467R, , S.P. 3, S.P. 63R, S.P. 28, l'asse attrezzato ;

D) STRADA DI SCORRIMENTO – l'asse attrezzato nei tratti urbani;

E1) STRADA INTERQUARTIERE – le viabilità di cui alla categoria C1 nei rispettivi tratti urbani

TABELLA DELLA VIABILITÀ DI PRIMO LIVELLO

Le caselle di fondo grigio indicano tratti di viabilità che non sono di competenza del Comune di Reggio Emilia.

La colonna contrassegnata con numero 1 identifica i tratti di viabilità storica con insediamenti e accessi frequenti, quindi non adeguati alla funzione assegnata alla rete di primo livello

La colonna contrassegnata con numero 2 indica i tratti su cui sono in corso (2024) studi di fattibilità e/o progettazioni.

	STRADA	TRATTO	1	2
B - STRADA EXTRAURBANA PRINCIPALE				
B	Tangenziale Nord S.S.9	Da via Vico fino a via Bacone, esclusi: - rotatoria su via Vico; - rotatoria su via Tien An Men; - rotatoria su via Trattati di Roma; - rotatorie (2) su via Morandi; - rotatorie (2) su via Vertoiba Da via Vico a via Bacone, inclusi; - raccordo con via Tien An Men; - svincolo con via Hiroshima; - svincolo con via trattati di Roma; - svincoli con via Morandi; - svincoli con via Vertoiba; - svincolo con via Monducci; - svincolo con via Bacone; - rampe fino a via Bocconi e via Pasteur	no	si
C1 - STRADA EXTRAURBANA SECONDARIA				
C1	Via Monducci S.S.468	Compreso svincolo e rotatoria con via Tirelli e svincolo e rotatoria con S.P.468	no	si
C1	Via Caduti Muro di Berlino S.S.468	Tutta	no	no
C1	Via Cocconcelli (tangenziale sud-est)	Comprese rotatorie con via Zanti, via Parisoli, via Piacentini	no	si
C1	Via Parisoli	Fino alla rotatoria – esclusa- con via Pincelli	no	no
C1	Via Piacentini (tangenziale sud-est)	Compresa rotatorie con: via Salvarani, Martiri di Cervarolo. Escluso il tratto tra via Salvarani e via Luxemburg	no	no
C1	Via Salvarani (tangenziale di Canali)	Compresa rotatoria con via Fornaciari, compreso raccordo con via Tassoni – rotatoria esclusa	no	no
C1	Via Piero Fornaciari	Tutta	no	si

	STRADA	TRATTO	1	2
C1	Nuova viabilità di raccordo tra via Salvarani e via del Buracchione	Da progetto	no	si
C1	Via del Buracchione	Da ponte sul Crostolo fino a rotatoria – compresa – con nuova viabilità	si	no
C1	Nuova viabilità in variante alla S.P.467R (tangenziale di Fogliano)	Da progetto	no	si
C1	Via Fermi S.P.467R	Da rotatoria con nuova tangenziale di Fogliano fino a rotatoria – inclusa – con via Bosco	si	no
C1	Via Trattati di Roma	Compresi svincoli e rotatorie con: via Napoli, via Lama, via Filangeri, via Lincoln, tangenziale Nord	no	no
C1	Nuova variante via Emilia Ovest	Da progetto	no	si
C1	Nuova variante via Emilia Est	Da progetto	no	si
C1	Via Bertani Davoli (tangenziale di Sesso)	Tutta, comprese rotatorie	no	no
C1	Via dei Gonzaga S.P.63R	Tra via Bertani Davoli e confine comunale	si	no
C1	Via Augera S.P.358R	Strada in confine	si	no
C1	Via Inghilterra (asse attrezzato)	Tra via Dimitrov e via Francia	no	si
C1	Raccordo tra via Fratelli Bandiera e via Teggi	Secondo progetto	no	si
C1	S.P.28	Via Teggi tra rotatoria con raccordo con via Fratelli Bandiera fino al confine comunale centro abitato di Codemondo; Tratto tra rotatoria con via Prati Vecchi e confine comunale	si	no
C1	Via Prati Vecchi S.P.62	Tratti in Comune di Reggio Emilia	no	no
C1	Via Bedeschi	Tra ponte del Crostolo e rotatoria con nuova viabilità (bretella di Rivalta)	si	no
C1	Nuova viabilità (bretella di Rivalta)	Comprese rotatorie	no	no
C1	Via della Repubblica S.S.63	Tratto tra limite centro abitato Rivalta e confine comunale	si	no

D - STRADA DI SCORRIMENTO				
D	Via Inghilterra (asse attrezzato)	Tratto tra intersezione con via Francia e via Chopin (comprese rotatorie).	no	si
D	Via Chopin (asse attrezzato)	Tutta, compresi svincoli e rotatorie	no	si
D	Via Hiroshima (asse attrezzato)	Tratto tra via Emilia e Tangenziale Nord, compresi svincoli e rotatorie	no	si
E1 - STRADA INTERQUARTIERE				
E1	Via Pasteur (via Emilia)	Tratto tra Tangenziale Nord e rotatoria – compresa – con via Bocconi	si	no
E1	Via Lincoln	Tutta, comprese rotatorie	si	no
E1	Via Morandi	Tutta esclusa rotatoria con via Cisalpina	no	si
E1	Via Vico	Tratto tra via Prati Vecchi e raccordo Tangenziale Nord	si	si
E1	Rotatoria con via Prati Vecchi		si	si
E1	Raccordo tra via Chopin e via fratelli Bandiera		no	si
E1	Via Bocconi	Compresa rotatoria con via Pasteur	si	no
E1	Via Inghilterra (asse attrezzato)	Tratto compreso tra rotatoria – compresa – con via Martiri della Bettola e via Dimitrov	no	no
E1	Via della Repubblica S.S.63	Tratto tra rotatoria con nuova variante di Rivalta e limite sud centro abitato Rivalta	si	No
E1	Via Teggi S.P.28	Tratto in centro abitato di Codemondo	si	No

Gli indirizzi prestazionali per il **Sistema viario di primo livello del Comune di Reggio Emilia**, limitatamente ai tratti di competenza comunale, sono i seguenti.

a. TRAFFICO VEICOLARE Aumentare la capacità di traffico e la fluidità. Operare con investimenti e soluzioni progettuali finalizzate all'incremento della fluidità e della capacità di traffico, in particolare risolvendo i nodi laddove rappresentino un limite del sistema e prevedendo alternative ai tratti di viabilità storica con accessi frequenti e traffico locale.

b. CICLISTI E PEDONI Separare autoveicoli da ciclisti e pedoni. Eliminare progressivamente l'interferenza tra il traffico autoveicolare e quello ciclabile e pedonale, realizzando infrastrutture ciclabili e pedonali in sede separata e intersezioni sfalsate.

c. MANTENIMENTO Massima qualità. Garantire un livello di manutenzione ordinaria e straordinaria di strada, segnaletica e opere d'arte, in grado di offrire efficienza e sicurezza alla rete, definendo un budget e un obiettivo specifico e distinto da quello del

resto della rete stradale e prevedendo di operare nelle ore notturne per non interferire con il traffico.

d. ESERCIZIO Continuità d'esercizio. Evitare l'interruzione del traffico se non per eventi di natura e cadenza eccezionale.

e. TRAFFICO PESANTE Massima fruibilità. Ammettere sempre il traffico pesante e i trasporti eccezionali, salvo limiti specifici, identificati puntualmente tramite analisi preventiva, operando con investimenti destinati alla loro eliminazione.

f. INTERSEZIONI Intersezioni canalizzate. Prevedere intersezioni possibilmente su due livelli, canalizzate o in rotatoria, in base allo studio puntuale, anche mediante microsimulazione dei flussi di traffico.

g. SOSTA No sosta. Non ammettere la sosta su strada.

h. MODERAZIONE DEL TRAFFICO No moderazione del traffico. Non ammettere interventi di moderazione del traffico.

i. VELOCITÀ 50/70 km/h. Prevedere sempre velocità minime non inferiori a 50.

l. TRASPORTO PUBBLICO Fermate TPL in golfo. Ammettere il trasporto pubblico solo con fermate realizzate fuori dalle corsie di transito.

m. PREVISIONI INSEDIATIVE Grandi attrattori di traffico. Questa rete di viabilità è quella destinata a farsi carico delle nuove previsioni insediative, salvo provvedere a studi e analisi dell'impatto prodotto da quelle a maggiore generazione o attrazione di traffico, tali da identificare gli interventi compensativi necessari a beneficio della fluidità del traffico

n. PUBBLICITÀ Ammessa con limitazioni. Ammessi nei tratti urbani tabelloni 6x3 m, salvo nei 150 m che anticipano l'intersezione intesa come inizio delle corsie di canalizzazione, non ammessa sui lati aperti verso il territorio rurale

Per i tratti di Viabilità storica con accessi frequenti e traffico locale, identificati nella colonna 1, gli investimenti devono prevedere alternative o possibilmente ridurre l'impatto del traffico veicolare in termini di sicurezza e sostenibilità ambientale a beneficio dei residenti, del traffico locale e dell'utenza vulnerabile. In tal senso sono derogati i punti "b", "f", "g", "h", e "i" relativamente alla possibilità di mantenere le fermate del trasporto pubblico anche lungo le corsie di transito.

Per i tratti di viabilità inadeguati alla funzione viario di primo livello, di cui è prevista la realizzazione di una variante, si applicano gli indirizzi prestazionali di secondo livello.

ART. 2.3 SISTEMA VIARIO DI SECONDO LIVELLO DEL COMUNE DI REGGIO EMILIA

A seguire sono elencate le strade che fanno parte del sistema viario di secondo livello e gli indirizzi prestazionali di riferimento per la pianificazione e attuazione degli interventi su tali tratte stradali.

Le Strade di Quartiere (cat.E2) e le Strade Locali Interzonal Primarie (cat.E3) costituiscono, assieme alle Strade Extraurbane Secondarie di Distribuzione e di Zona (cat.C2 e C3), la rete viaria di secondo livello del Comune di Reggio Emilia

- C2) STRADA EXTRAURBANA SECONDARIA DI DISTRIBUZIONE
- C3) STRADA EXTRAURBANA SECONDARIA DI ZONA
- E2) STRADA DI QUARTIERE
- E3) STRADA INTERZONALE PRIMARIA
- Ebis) STRADA URBANA CICLABILE (nei tratti di continuità delle strade E2 ed E3)

Le strade Ebis sono individuate all'interno delle strade di categoria E2, E3 sulla base della necessità derivante dalla presenza di rilevanti flussi di mobilità ciclistica in tratti stradali in cui non è possibile realizzare altre tipologie di infrastrutture ciclabili.

TABELLA DELLA VIABILITÀ DI SECONDO LIVELLO

Le caselle di fondo grigio indicano tratti di viabilità che non sono di competenza del Comune di Reggio Emilia.

La colonna contrassegnata con numero 1 identifica i tratti di viabilità storica con insediamenti e accessi frequenti, quindi non adeguati alla funzione assegnata alla rete di primo livello.

La colonna contrassegnata con numero 2 indica i tratti su cui sono in corso (2024) studi di fattibilità e/o progettazioni.

	STRADA	TRATTO	1	2
C2 - STRADA EXTRAURBANA SECONDARIA DI DISTRIBUZIONE				
C2	Via Sant Ambrogio S.P.23	Da confine comunale a intersezione con via Sant'Isidoro	si	no
C2	Via Sottili S.P.72	Da confine comunale a confine comunale	si	no
C2	Nuova viabilità in variante a via Sottili		no	si
C2	Via Piacentini	Da rotatoria con via Salvarani a rotatoria con via Luxemburg	no	no
C2	Via Bruno S.S.9 (via Emilia)	Da centro abitato Cadè a via Vico	si	no
C2	Via Vico S.S.9 (via Emilia)	Da via Bruno a centro abitato "Cella"	si	no
C2	Via Nobel	Da centro abitato Sesso a centro abitato Mancasale	si	no
C2	Via Lenin	Da rotatoria – esclusa – via Caduti Muro di Berlino a confine comunale confine comunale	si	no
C2	Via Lasagni S.P.52	Da centro abitato Bagno a confine comunale	si	no
C2	Via Bacone S.S.9 (via Emilia)	Da centro abitato Reggio Emilia a centro abitato Masone	si	no
C2	Via Garcia Lorca S.S.9 (via Emilia)	Da centro abitato Masone a centro abitato Bagno	si	no
C2	Via Gramsci	Tratto esterno al centro abitato di Reggio Emilia e de Le Rotte	si	no
C2	Via Pincelli	Tratto tra rotatoria via Parisoli e centro abitato di Reggio Emilia	no	no

C3 - STRADA EXTRAURBANA SECONDARIA DI ZONA				
C3	Via Tassoni	Da centro abitato "Il Capriolo" a rotatoria (inclusa) con via Salvarani	si	no
C3	Via Salvarani	Da rotatoria con via Tassoni a rotatoria con nuova viabilità di raccordo tra via Salvarani e via del Buracchione	no	no
C3	Via del Buracchione	Da rotatoria con nuova viabilità di raccordo tra via Salvarani e via del Buracchione fino a centro abitato "Il Capriolo"	si	no
C3	Via San Marco	Da centro abitato "Canali", fino a rotatoria (inclusa) con via Casello Veneri	si	no
C3	Via Casello Veneri	Da centro abitato "Fogliano", fino a rotatoria (inclusa) con via San Marco	si	no
C3	Via Ghiarda	Da abitato di "Rivalta" ad abitato di "San Rigo", da abitato di "San Rigo" ad abitato di "Ghiarda", da abitato di "Ghiarda" fino a via Ruozzi	si	no
C3	Via Tirabassi	Da centro abitato "San Bartolomeo" a centro abitato di "Castel Baldo"	si	no
C3	Via Freddi	Da centro abitato "Ghiardello" a centro abitato "San Bartolomeo" e da centro abitato "San Bartolomeo" a centro abitato "Codemondo"	si	no
C3	Via Volta	Tratto tra via Ruozzi e centro abitato "Reggio Emilia"	si	no
C3	Via Ruozzi	Tutta	si	no
C3	Via F.lli Rosselli	Da intersezione via Volta e Ruozzi a centro abitato "Coviolo"	si	no
C3	Via Bassetta	Da centro abitato di "Cella" a confine comunale	si	no
C3	Via dei Quercioli	Da centro abitato "Cadè" a confine comunale	si	no
C3	Nuova bretella ovest di collegamento tra via Emilia e nuova variante Cadè	Soggetta a studio di fattibilità	no	si
C3	Nuova bretella est di collegamento tra via Emilia e nuova variante Cadè	Soggetta a studio di fattibilità	no	si
C3	Nuova bretella di collegamento tra via Emilia e nuova variante Cella	Soggetta a studio di fattibilità	no	si

C3	Via Cella all'Oldo	Da nuova bretella di collegamento tra via Emilia e nuova variante e confine comunale.	si	no
C3	Nuova bretella di collegamento tra la Tangenziale Nord e via Rinaldi	Tutta	no	si
C3	Via Rinaldi	Da intersezione via Marx a centro abitato "Cavazzoli"	si	no
C3	Via Marx	Da centro abitato Roncocesi a centro abitato Reggio Emilia	si	no
C3	Viale 76° Brigata SAP	Tutta	no	no
C3	Via Miselli	Tratto da centro abitato di Sesso a confine comunale	si	no
C3	Via Manzotti	Tratto tra centro abitato "Masone" e centro abitato "Roncadella" e tra centro abitato "Roncadella" e centro abitato "Marmiolo"	si	no
C3	Via della Pace	Tratto tra via Lorca e centro abitato "Marmiolo"	si	no
C3	Via Cantù	Tratto tra centro abitato "Marmiolo" e centro abitato "Piazza di Sabbione" e centro abitato "Piazza di Sabbione" e via Frank	si	no
C3	Via Frank S.P.66	Tratto tra confine comunale e centro abitato "Piazza di Sabbione", tra centro abitato "Piazza di Sabbione" e centro abitato "La Giarola" e tra centro abitato "La Giarola" e l'intersezione con la nuova viabilità in variante a S.P.467R (tangenziale di Fogliano)	si	no
C3	Via Fermi	Tratto tra intersezione con nuova viabilità in variante a S.P.467R (tangenziale di Fogliano) e centro abitato "Fogliano" e tra centro abitato "Fogliano" e centro abitato "Due Maestà"	si	no
C3	Via Asseverati	Tratto da centro abitato "Masone" a centro abitato "Calvetto"	si	no
C3	Via Gobellino	Tratto da centro abitato "Calvetto" ed intersezione con via Monducci a centro abitato "Gavassa"	si	no
C3	Via Tresinaro	Tutta, salvo tratto in centro abitato "Castellazzo"	si	no
C3	Via Lenin	Tratto tra intersezione con via Monducci e inizio centro abitato "Gavassa"	si	no

C3	Via Beethoven	Tratto tra centro abitato "Gavassa" e centro abitato "Massenzatico" e tra confine comunale e inizio centro abitato "Massenzatico"	si	no
C3	Via Mozart	Tratto tra centro abitato "Reggio Emilia" e centro abitato "Massenzatico"	si	no
C3	Via Ferrante Bertocchi	Tratto tra centro abitato "Massenzatico" e confine comunale	si	no
C3	Via Ezio Comparoni	Tra via Frank e centro abitato "Gavasseto" e tra centro abitato "Gavasseto" e via Zanti	si	no
C3	Via Giacomo Wilder Zanti	Tra via Comparoni e tangenziale sud-est	no	no
C3	Via Guittone d'Arezzo	Tratto compreso tra centri abitati "Coviolo" e "Reggio Emilia"	si	no

E2 - STRADA DI QUARTIERE				
E2	Via Sant Ambrogio S.P.23	Tratto interno all'abitato "Rivalta", compresa rotatoria con via Ghiarda	si	no
E2	Via Della Repubblica	Tratto tra rotatoria (inclusa) con via Sant'Ambrogio fino a via Pascal	si	no
E2	Via Martiri della Bettola	Tutta, comprese rotatorie	si	no
E2	Viale Umberto I	Tutto, comprese rotatorie	si	no
E2	Via Basso	Tutta, comprese rotatorie	si	no
E2	Via Luxemburg	Tutta, comprese rotatorie	no	no
E2	Via Lungocrostolo	Tutta, comprese rotatorie	si	no
E2	Via Francia	Tutta, comprese rotatorie	si	no
E2	Viale Timavo (circonvallazione)	Tutto, comprese rotatorie	si	no
E2	Viale Dei Mille (circonvallazione)	Tutto, comprese rotatorie	si	no
E2	Viale Piave (circonvallazione)	Tutto, comprese rotatorie	si	no
E2	Viale Isonzo (circonvallazione)	Tutto, comprese rotatorie	si	no
E2	Via Emilia all' Angelo (via Emilia)	Tutta, comprese rotatorie	si	no
E2	Via Vico (via Emilia)	Tratto interno al centro abitato "Cella" e "Reggio Emilia"	si	no
E2	Via Fratelli Bandiera	Tutta	si	no
E2	Via Tien An Men	Tutta rotatorie incluse	no	no

E2	Via XX Settembre	Tutta	si	no
E2	Via Cisalpina	Tutta	si	no
E2	Via Fratelli Manfredi	Tutta	si	no
E2	Via dei Gonzaga	Tratto da via Fratelli Manfredi a via Nobel	si	no
E2	Via Barchi	Tutta	si	no
E2	Nuova viabilità tra via Barchi e via Colletta	Tutta	no	no
E2	Via Nobel	Tratti interni ai centri abitati "Sesso" e "Reggio Emilia"	si	no
E2	Via Lasagni S.P.52	Tratto dentro a centro abitato "Bagno"	si	no
E2	Via Emilia Ospizio (via Emilia)	Tutta	si	no
E2	Via Amendola (via Emilia)	Tutta	si	no
E2	Via Pasteur (via Emilia)	Tratto da via Amendola a rotatoria (esclusa) con via Cocconcelli	si	no
E2	Via Bacone (via Emilia)	Tratto interno al centro abitato di Masone	si	no
E2	Via Cartesio (via Emilia)	Tutta	si	no
E2	Via Martiri di Cervarolo	Tratto tra rotatoria (esclusa) con via Piacentini e via del Partigiano e tratto tra via Che Guevara e via Simonazzi	si	no
E2	Via del Partigiano	Tutta, compresi raccordi e rotatorie	no	no
E2	Via dell'Aeronautica	Tutta, compresi raccordi e rotatorie, escluso raccordo con via Melato	no	no
E2	Via Che Guevara	Tutta, comprese rotatorie	si	no
E2	Viale Ettore Simonazzi	Tutta	si	no
E2	Via Croce	Tratto tra via Martiri di Cervarolo e via Che Guevara	si	no
E2	Via Pincelli	Tratto interno al centro abitato "Reggio Emilia"	no	no
E2	Via Papa Giovanni XXIII	Tutta	si	no
E2	Via Einstein	Tutta	si	no
E2	Via Curie	Tutta	si	no
E2	Via Turri	Tratto di raccordo tra via Emilia Ospizio e via del Partigiano	si	no
E2	Via Vertoiba	Tratto tra via dell'Aeronautica e rotatorie (incluse) di ingresso alla Tangenziale Nord	si	no
E2	Via Del Chionso	Tutta	si	no
E2	Via Makallè	Tutta	si	no

E2	Via Regina Margherita	Tratto tra via Makallè e via Gramsci	si	no
E2	Via Gramsci	Tratto tra via Regina Margherita e fine centro abitato "Reggio Emilia" e tratto interno al centro abitato "Le Rotte"	si	no
E2	Via Green	Tutta	no	no
E2	Via Filangieri	Tutta	si	no
E2	Via Meuccio Ruini	Tratto tra via Morandi e via Gramsci	no	no
E2	Via Città del Tricolore	Esclusi accessi ai parcheggi e alla stazione	no	no
E2	Via Copernico	Tra rotatoria con via Tien An Men e via XX Settembre	no	no
E3 - STRADA INTERZONALE PRIMARIA				
E3	Via Tassoni	Tratto interno a centro abitato "Il Capriolo" compresa rotatoria con via del Buracchione	si	no
E3	Via del Buracchione	Tratto interno all'abitato "Il Capriolo"	no	no
E3	Via San Marco	Tratto interno all'abitato di "Canali"	si	no
E3	Via Casello Veneri	Tratto dentro a centro abitato "Fogliano"	si	no
E3	Via Bedeschi	Tratto dentro a centro abitato "Rivalta"	si	no
E3	Via della Repubblica	Da intersezione con via Bedeschi a intersezione con via sant' Ambrogio	si	no
E3	Via Ghiarda	Tratto interno a centri abitati "Rivalta", "San Rigo" e "Ghiarda"	si	no
E3	Via Tirabassi	Tratti interni a centri abitati "San Bartolomeo" e "Castel Baldo"	si	no
E3	Via Freddi	Tratto interno a centro abitato "Codemondo", a centro abitato "Ghiardello", a centro abitato "San Bartolomeo"	si	no
E3	Via Pighi	Tratto da via Freddi a via Teggi	si	no
E3	Via Pighi	Tratto da via Sottili a via Freddi	si	si
E3	Via Sottili	Tratto da centro abitato "Codemondo" fino a via Pighi	si	si
E3	Via Volta	Tratto interno a centro abitato "Reggio Emilia"	si	no
E3	Via Teggi	Tratto da centro abitato "Reggio Emilia" fino a via Gorizia	si	no
E3	Via Gorizia	Tutta	si	no

E3	Via F.lli Rosselli	Tratto interno ai centri abitati "Coviolo" e "Reggio Emilia"	si	no
E3	Via Guittone d'Arezzo	Tratto interno a centri abitati "Coviolo" e "Reggio Emilia" fino a nuovo raccordo con via Inghilterra	si	no
E3	Nuovo raccordo tra via Guittone d'Arezzo e via Inghilterra	Tutto	no	si
E3	Via della Canalina	Tratto tra via Martiri della Bettola e rotatoria con via Francia (esclusa)	si	no
E3	Via Rivoluzione d'Ottobre	Tratto tra via Martiri della Bettola e via della Canalina, comprese rotatorie	si	no
E3	Via Zanichelli	Tutta	si	no
E3	Via Dalmazia	Tutta	si	no
E3	Via Pietro Mascagni	Tutta	si	no
E3	Via Quarto Camurri	Tutta	si	no
E3	Via Cecati	Tratto tra via Pariati e via Guido da Baiso	si	no
E3	Via Guido da Baiso	Tratto tra via Cecati e via Lungocrostolo	si	no
E3	Via dei Templari	Tutta	si	no
E3	Via Vincenzo Ferrari	Tutta	si	no
E3	Via Copernico	Tra rotatoria con via XX settembre e via Brigata Reggio	si	no
E3	Via Galilei	Tutta	si	no
E3	Via Kennedy	Tutta	si	no
E3	Via della Costituzione	Tratto tra via Filzi e via XX Settembre	si	no
E3	Via Brigata Reggio	Da via Kennedy a via della Costituzione	si	no
E3	Via Cafiero	Tutta	si	no
E3	Via Cipriani	Tratto tra via Cafiero a via Tien An Men	si	no
E3	Via Don Verità	Tratto tra via XX Settembre a via Nagasaki	si	no
E3	Via Nagasaki	Tutta	no	no
E3	Via Hiroshima	Raccordo con via Nagasaki	no	no
E3	Via Ginzburg	Tutta	si	no
E3	Via Gorganza	Tutta	si	no
E3	Via Bassetta	Tratto interno al centro abitato "Cella"	si	no
E3	Via dei Quercioli	Tratto interno al centro abitato "Cadè"	si	no

E3	Via Rinaldi	Tratto interno ai centri abitati "Cavazzoli", "Reggio Emilia" e "Roncocesi"	si	no
E3	Via Marx	Tratto interno al centro abitato Roncocesi confine comunale	si	no
E3	Via Nemo Neviani	Tutta	si	no
E3	Via Gasparini	Tratto tra via Neviani e via Colletta	si	no
E3	Via Colletta	Tratto da via Gasparini a nuova strada di collegamento tra via Barchi e via Bertani Davoli	si	no
E3	Via dei Gonzaga	Tratto da via Nobel a viale Bice Bertani Davoli	si	no
E3	Via Ferri	Tratto tra via dei Gonzaga e via Miselli	si	no
E3	Via Miselli	Tratto dentro a centro abitato "Sesso"	si	no
E3	Via Manzotti	Tratto dentro ai centri abitati "Masone", "Roncadella" e "Marmiolo"	si	no
E3	Via della Pace	Tratto dentro a centro abitato "Marmiolo"	si	no
E3	Via della Tromba	Tratto tra via della Pace e via Cantù	si	no
E3	Via Cantù	Tratto dentro ai centri abitati "Marmiolo" e "Piazza di Sabbione"	si	no
E3	Via Frank S.P.66	Tratto dentro al centro abitato "Piazza di Sabbione" e al centro abitato "La Giarola"	si	no
E3	Via Fermi	Tratto dentro a centro abitato "Fogliano"	si	no
E3	Via Martiri di Cervarolo	Tratto dentro a centro abitato "Due Maestà"	si	no
E3	Via Martiri di Cervarolo	Tratto tra viale del Partigiano e via Che Guevara	si	no
E3	Via Ezio Comparoni	Tratto dentro a centro abitato "Gavasseto"	si	no
E3	Via Benedetto Croce	Tratto tra via Che Guevara e via Magati	si	no
E3	Via Magati	Tutta	si	no
E3	Via Cassoli	Tratto tra viale Umberto I e viale dei Mille	si	no
E3	Via Melato	Raccordo tra via Emilia Ospizio e via del Partigiano	si	no
E3	Via Terrachini	Tratto tra via Manara e via del Partigiano	si	no
E3	Via Manara	Tutta	si	no
E3	Via Matteotti	Tutta	si	no
E3	Via Parisoli	Tratto dentro al centro abitato di Reggio Emilia	no	no
E3	Via Mazzacurati	Tratto tra via Parisoli e via Einstein	si	no

E3	Via Turri	Tratto tra raccordo viale del Partigiano/via Emilia e piazzale Marconi	si	no
E3	Piazzale Marconi	Transito Turri Eritrea	si	no
E3	Via Eritrea	Tutta	si	no
E3	Via Asseverati	Tratto interno ai centri abitati "Masone" e "Calvetto", fino ad intersezione con via Gobellino	si	no
E3	Via Gobellino	Tratto dentro al centro abitato "Calvetto"	si	no
E3	Via Tresinaro	Tratto dentro al centro abitato "Castellazzo"	si	no
E3	Via Beethoven	Tratto dentro al centro abitato "Massenzatico" e tratto tra inizio centro abitato "Gavassa" e rotatoria con via Lenin	si	no
E3	Via Lenin	Tratto tra inizio centro abitato "Gavassa" e rotatoria (inclusa) con via Beethoven	si	no
E3	Via Mozart	Tratto interno ai centri abitati "Reggio Emilia" e "Massenzatico"	si	no
E3	Via Ferrante Bertocchi	Tratto dentro al centro abitato "Massenzatico"	si	no
E3	Via Vertoiba	Tratto tra rotatoria (esclusa) di ingresso alla Tangenziale Nord e via Lenin	si	no
E3	Via Tegani	Tutta	si	no
E3	Via Ettore Majorana	Tutta	no	no
E3	Via Raffaello	Tratto tra via Majorana e via Calvi di Coenzo	no	no
E3	Via Calvi di Coenzo	Tutta	no	no
E3	Via Masaccio	Tratto tra via Raffaello e via Casorati	no	no
E3	Via Casorati	Tutta	no	no
E3	Via Napoli	Tutta	no	no
E3	Via Luciano Lama	Tutta	no	no
E3	Via Moro	Tratto tra via Filangeri e via Lama	si	no
	Via Morandi	Tratto tra via Cisalpina e raccordo con Tangenziale Nord	no	no
E3	Via Pietro Pariati	Tutta	si	no
E3	Via Antonio Urceo Codro	Tratto da viale Umberto I a viale Risorgimento	si	no
E3	Viale Risorgimento	Tratto da via Antonio Urceo Codro a via Martiri di Cervarolo (	si	no
E3	Via Giuseppe Compagnoni	tutta	si	no

E3	Via Unione Sovietica	Tratto tra via Rosselli e via Francia	no	no
E3	Viale Ramazzini	Tratto tra viale del Partigiano e piazzale Europa	no	no
Ebis				
	Viale Magenta	Tutta	si	no
	Via Cecati	Tratto da intersezione via Pariati a intersezione viale Timavo	si	no
	Via Terrachini	Tutta	si	no
	Via Martiri della Bettola	Ponte di san Pellegrino	si	no

Gli indirizzi prestazionali per il **Sistema viario di secondo livello del Comune di Reggio Emilia**, limitatamente ai tratti di competenza comunale, sono i seguenti.

a. TRAFFICO VEICOLARE Contenere o diminuire la capacità di traffico. Gli interventi sulla rete di secondo livello devono sempre prevedere la priorità alle esigenze di sicurezza delle utenze deboli e degli spostamenti da e per le attività insediate nei tratti con accessi e immissioni frequenti e traffico locale. Le esigenze di fluidità della circolazione devono essere commisurate alla necessità di non attrarre nuovo traffico, bensì al trasferimento dello stesso verso la viabilità di primo livello.

b. CICLISTI E PEDONI Separazione in carreggiata. Gestire la convivenza del traffico autoveicolare, ciclabile e pedonale, secondo un principio di priorità di sicurezza dell'utenza vulnerabile. Mantenere sempre la percorribilità pedonale separata da quella veicolare, almeno nei tratti urbani. Prevedere altresì dove possibile la percorribilità ciclopeditonale condivisa, in sede separata, nei tratti extraurbani di categoria C2.

c. MANTENIMENTO Alta qualità. Mantenere uno standard di qualità elevato con manutenzioni annuali e segnaletica costantemente rinnovata.

d. ESERCIZIO Esercizio ottimale. Ammettere interruzioni solo per lavori o eventi eccezionali, evitando l'interruzione completa dei tratti o delle intersezioni.

e. TRAFFICO PESANTE Limitazioni a traffico eccezionale. Ammettere il traffico pesante e i trasporti eccezionali sulle strade di categoria C2 ed E2, salvo limiti specifici, identificati puntualmente tramite analisi preventiva, o per tratti di insufficiente sezione o condizioni di sicurezza.

f. INTERSEZIONI Intersezioni sicure per tutti. Intersezioni semaforiche o in rotatoria possibilmente non canalizzate..

g. SOSTA No sosta a pettine. Non ammettere la sosta a pettine direttamente su strada nelle viabilità di categoria C2 ed E2.

h. MODERAZIONE DEL TRAFFICO Moderazione del traffico limitata. Non ammettere interventi di moderazione del traffico nelle viabilità C2 ed E2 se non in presenza di specifiche e puntuali esigenze di sicurezza di nodi, intersezioni, attraversamenti e/o in presenza di scuole, ospedali e poli sensibili.

i. VELOCITÀ 50/30 km/h. Uso generalizzato del limite di 50 km/h, salvo strade o tratti specifici.

l. TRASPORTO PUBBLICO Corridoi preferenziali TPL. Ammettere il trasporto pubblico con fermate in carreggiata ed eventuali preferenziazioni.

m. PREVISIONI INSEDIATIVE Limitati carichi di traffico nuovi. Nuove previsioni urbanistiche sono ammesse solo con limitati carichi di traffico veicolare o a seguito di verifiche sugli effetti di traffico nell'area servita.

n. PUBBLICITÀ Ammessa con limitazioni. Ammessi nei tratti urbani tabelloni, salvo nei 150 m che anticipano l'intersezione intesa come inizio delle corsie di canalizzazione, non ammessa sui lati aperti verso il territorio rurale.

Per i tratti di Viabilità storica con accessi frequenti e traffico locale, identificati nella colonna 1, gli investimenti devono privilegiare la sicurezza e sostenibilità ambientale a beneficio dei residenti, del traffico locale e dell'utenza vulnerabile.

ART. 2.4 SISTEMA VIARIO DI BASE DEL COMUNE DI REGGIO EMILIA

Tutte le strade non comprese nei precedenti elenchi sono di categoria F e costituiscono il sistema viario di base, quello a più alto livello di protezione del traffico locale e dell'utenza vulnerabile e delle condizioni di vivibilità delle zone attraversate.

Fanno parte del sistema viario di base le strade che appartengono alle seguenti classi:

- Fe1) STRADA EXTRAURBANA LOCALE
- Fe2) STRADA EXTRAURBANA LOCALE RURALE
- Fe bis) ITINERARIO CICLOPEDONALE EXTRAURBANO
- Fu1) STRADA URBANA LOCALE
- Fu2) STRADA URBANA LOCALE PROTETTA
- Fu bis) ITINERARIO CICLOPEDONALE URBANO

Gli indirizzi prestazionali per il **Sistema viario di base del comune di Reggio Emilia**, limitatamente ai tratti di competenza comunale sono i seguenti.

a. TRAFFICO VEICOLARE Riduzione del traffico. Si può operare localmente per ridurre il traffico, in particolare quello "parassitario".

b. CICLISTI E PEDONI Condivisione dello spazio. Si possono prevedere tratti o strade in cui il traffico autoveicolare, ciclabile, pedonale circola in modo promiscuo.

c. MANTENIMENTO Qualità urbana. La manutenzione deve essere orientata alla qualificazione ambientale, paesaggistica dello spazio pubblico e alla sicurezza in un'ottica di uso integrato tra mobilità e altre funzioni.

d. ESERCIZIO Esercizio condizionato o limitato. È possibile utilizzare la strada o parti di essa per attività estranee alla mobilità e interrompere o limitare il traffico valutando

esclusivamente gli effetti in ambito locale. Si possono prevedere interruzioni permanenti della continuità della circolazione stradale degli autoveicoli.

e. TRAFFICO PESANTE No traffico pesante e trasporti eccezionali. Traffico pesante e trasporti eccezionali sono ammessi solo se diretti alla strada in oggetto.

f. INTERSEZIONI Intersezioni con limitazione della velocità. Realizzare le intersezioni senza canalizzazioni e creando le condizioni necessarie a ridurre la velocità ed elevare il livello di attenzione.

g. SOSTA Sì sosta. Sosta ammessa a bordo carreggiata e in strada.

h. MODERAZIONE DEL TRAFFICO Sicurezza massima È consigliato il restringimento della carreggiata e ogni altra soluzione di moderazione del traffico.

i. VELOCITÀ 30 km/h rete urbana. Si possono prevedere velocità mai superiori ai 30 km/h nella rete urbana. Sulla rete extraurbana è possibile limitare la velocità in presenza di accessi residenziali o sezioni non sufficienti e sulle Fu bis

l. TRASPORTO PUBBLICO Limitazioni al trasporto pubblico. Limitare a casi specifici il transito del trasporto pubblico.

m. PREVISIONI INSEDIATIVE No nuovi insediamenti. Non sono idonee all'insediamento di nuovi carichi traffico. Sono le strade con cui si organizza la circolazione all'interno dei nuovi insediamenti.

n. PUBBLICITÀ Non è ammessa la pubblicità stradale

Le strade di categoria Fbis sono individuate tra le strade di categoria F, sia in ambito urbano che extraurbano, al fine di ottenere il massimo livello di protezione della utenza vulnerabile e delle funzioni residenziali delle strade.

Le strade collocate all'interno dei parchi e delle zone agricole, dei parchi urbani e delle aree verdi, delle zone residenziali con limitazioni di velocità di 20km/h rientrano di massima, nella classificazione funzionale Fbis. A tale categoria di strade non si applicano le norme sulla progettazione delle strade sopra richiamate (Art. 1.4)

Il regolamento relativamente ai Titoli 3 e 4 si applica alle strade urbane, che ricadono all'interno del perimetro del centro abitato definito a norma del Codice della Strada. Esso tuttavia può costituire un utile riferimento anche per le strade extraurbane F ed Fbis.

ART. 2.5 PERIMETRAZIONI

Ai fini dell'applicazione del presente Regolamento, la classificazione funzionale della rete stradale è integrata dalle perimetrazioni che definiscono quali categorie di traffico escludere o privilegiare nelle diverse zone delimitate e che pertanto assumono importanti conseguenze sotto l'aspetto normativo.

Le perimetrazioni riguardano:

- il **centro abitato**², che individua le strade inserite in un contesto di tipo urbano con le relative conseguenze funzionali, comportamentali ed ambientali;
- la **zona protezione di qualità dell'aria**, sottoposta alle limitazioni del traffico per il miglioramento della qualità dell'aria prevista dal PAIR della Regione Emilia-Romagna, coincide con il centro abitato di Reggio Emilia esclusi alcuni corridoi viabilistici delimitato da apposita segnaletica che limita l'accesso ai veicoli più inquinanti nei modi previsti da apposita ordinanza;
- la **Città 30** è l'area prevista dal PUMS 2023 che include il tessuto urbano compatto con la finalità di creare nella zona centrale della città migliori condizioni di sicurezza e minori emissioni ambientali. Nelle strade comprese all'interno della Città 30 è previsto il limite massimo di velocità pari a 30 km/h;
- le **zone di particolare rilevanza urbanistica (ZPRU)**, che individuano le aree, non indicate da segnaletica stradale, maggiormente attrattive per le quali devono poter operare strumenti specifici di governo dell'accessibilità, con particolare riferimento ai dispositivi di controllo della sosta;
- le **zone a traffico limitato (ZTL)**, in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati a fasce orarie prestabilite e/o a particolari categorie di veicoli. In tali zone il transito e la sosta sono vietati a tutti i veicoli, ad eccezione di quelli autorizzati che possono circolare e/o sostare all'interno della sola zona cui il permesso si riferisce;
- i **quartieri** perimetrano la suddivisione del territorio comunale in 54 zone dotate di specifica identità territoriale e autonome centralità nell'insediamento dei servizi, dal punto di vista della mobilità sono la dimensione di analisi ottimale su cui verificare l'incidenza del traffico parassitario e la perimetrazione delle zone 30 e delle zone residenziali, non sono indicate da segnaletica stradale;
- le **“zone 30” (Z30)** (Zone a velocità limitata³) e **“isole ambientali”**, (così come definite nelle direttive ministeriali per la redazione dei PUT), sono insiemi omogenei di strade locali, perimetrare da viabilità di rango superiore, finalizzate al recupero della vivibilità degli spazi urbani, all'eliminazione del traffico parassitario e alla sicurezza degli utenti vulnerabili. Si tratta di comparti comprendenti più vie e piazze, nelle quali, per particolari motivi legati alla natura degli insediamenti, alla morfologia della rete, alla vulnerabilità ambientale e/o alla sicurezza, è possibile e opportuno adottare un limite generalizzato di velocità non superiore a 30 km/h;

² Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n.285, art. 3 comma 1 punto 53 bis)

³ Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 - "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada", art. 135 comma 14

- le **"zone residenziali"**⁴ e le **"zone a pedonalità privilegiata"**, (zone a traffico pedonale privilegiato, definite nelle direttive ministeriali per la redazione dei PUT), sono i sub-comparti delle zone 30 comprendenti più vie e piazza ad uso abitativo, di commercio di vicinato o di attività decentrate di servizio, dove le esigenze (e le modalità) di circolazione di pedoni e ciclisti divengono prevalenti rispetto a quelle dei veicoli motorizzati e che a tal fine vanno specificatamente attrezzati. In esse vige la precedenza dei pedoni rispetto ai veicoli e si adotta il limite di velocità di 20 km/h;
- le **zone e aree pedonali (AP)**, sono le strade e le piazze interdette alla circolazione dei veicoli. I velocipedi vi sono di norma ammessi, salvo esplicita indicazione di divieto. Per tutti i veicoli, qualora ammessi, vige il limite di velocità di 6 km/h (passo d'uomo);
- le **zone industriali**, sono i comparti, non necessariamente indicati da segnaletica stradale, caratterizzati in via prevalente da funzioni produttive e logistiche, dove la forte presenza di veicoli pesanti in circolazione, manovra e sosta determina condizioni particolari per la sicurezza della circolazione. In tali aree valgono pertanto le stesse regole delle "zone 30".

Le prescrizioni circolatorie vigenti all'interno di queste tipologie di area (ad esempio velocità massima, limitazioni di accesso a particolari categorie di veicoli, regole di sosta ecc.) vengono affidate alla segnaletica stradale.

Gli indirizzi prestazionali per la viabilità inserita in zone con specifiche regolamentazioni, limitatamente ai tratti di competenza comunale sono i seguenti.

CENTRO ABITATO

a. TRAFFICO VEICOLARE. Tutte le tipologie di traffico ammesse

i. VELOCITÀ. 50 km/h o inferiori salvo possibilità di elevare a limiti di 70 km/h nelle strade di scorrimento

ZONE A TRAFFICO LIMITATO

a. TRAFFICO VEICOLARE. Tutte le tipologie di traffico, salvo limitazioni

e. TRAFFICO PESANTE. Ammesso solo se autorizzato

g. SOSTA. Sosta ammessa e regolata

h. MODERAZIONE DEL TRAFFICO. Sicurezza massima. È consigliabile il restringimento della carreggiata e ogni soluzione di moderazione del traffico.

i. VELOCITÀ. 30 km/h o inferiori.

ZONE 30 O ISOLE AMBIENTALI

a. TRAFFICO VEICOLARE. Tutte le tipologie di traffico ammesse salvo limitazioni

b. CICLISTI E PEDONI Si possono prevedere tratti o strade in cui il traffico autoveicolare, ciclabile, pedonale circola in modo promiscuo.

⁴ Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n.285, art. 3 comma 1 punto 58

e. TRAFFICO PESANTE Ammesso solo se autorizzato.

f. INTERSEZIONI Intersezioni con limitazione della velocità. Realizzare le intersezioni senza canalizzazioni e creando le condizioni necessarie a ridurre la velocità ed elevare il livello di attenzione.

g. SOSTA Sì sosta. Sosta ammessa a bordo carreggiata e in strada.

h. MODERAZIONE DEL TRAFFICO Sicurezza massima È consigliato il restringimento della carreggiata e ogni altra soluzione di moderazione del traffico.

i. VELOCITÀ. Si possono prevedere velocità mai superiori ai 30 km/h.

I. TRASPORTO PUBBLICO Limitazioni al trasporto pubblico. Limitare a casi specifici il transito del trasporto pubblico.

ZONE RESIDENZIALI A TRAFFICO PEDONALE PRIVILEGIATO

a. TRAFFICO VEICOLARE. Solo autoveicoli, motoveicoli e velocipedi

b. CICLISTI E PEDONI. Traffico autoveicolare, ciclabile e pedonale circola in modo promiscuo. I pedoni hanno la precedenza.

e. TRAFFICO PESANTE Non ammesso

f. INTERSEZIONI Intersezioni con limitazione della velocità. Realizzare le intersezioni senza canalizzazioni e creando le condizioni necessarie a ridurre la velocità ed elevare il livello di attenzione.

g. SOSTA. Sosta ammessa a bordo carreggiata e in strada.

h. MODERAZIONE DEL TRAFFICO Sicurezza massima È consigliato il restringimento della carreggiata e ogni altra soluzione di moderazione del traffico.

i. VELOCITÀ 20 km/h. Si possono prevedere velocità mai superiori ai 20 km/h.

I. TRASPORTO PUBBLICO No

AREE PEDONALI

a. TRAFFICO VEICOLARE. Solo velocipedi

b. CICLISTI E PEDONI. I pedoni hanno la precedenza.

e. TRAFFICO PESANTE Non ammesso

g. SOSTA. Sosta non ammessa.

i. VELOCITÀ 6 km/h.

I. TRASPORTO PUBBLICO No, salvo centro storico.

ART. 2.6 ITINERARI CICLABILI E CICLOVIE

Il **Biciplan 2024** di Reggio Emilia propone di sviluppare per la ciclabilità urbana un nuovo modello di ciclabilità integrale, che punti a rendere ciclabili tutte le strade adottando a seconda dei casi le soluzioni tecniche più adeguate.

Il presente regolamento viario fa propri in contenuti del BICIPLAN 2024, introducendo limitate integrazioni finalizzate alla acquisizione delle modifiche al codice della strada introdotte con l'approvazione in via definitiva della legge di riforma del Codice della Strada avvenuta nel novembre 2024⁵.

Rispetto al passato, alle soluzioni che comportano la promiscuità tra traffico ciclabile e pedonale, si privilegiano le soluzioni dell'integrazione in carreggiata e della promiscuità con i veicoli a fronte dello sviluppo della Città 30, mentre i ciclopedonali dovranno essere gradualmente limitati nell'uso.. La rete ciclabile di Reggio è formata da un sistema di itinerari primari (rete portante), da una rete secondaria di distribuzione (rete di supporto) e da un sistema di base che concreta l'obiettivo di ciclabilità integrale. L'individuazione delle reti è contenuta nel Biciplan 2024 è qui riportata

Rete ciclabile strategica.

- Itinerari turistici sovracomunali - Itinerari di interesse regionale e nazionale. Non prevede una specifica tipologia infrastrutturale, salvo le direttive per le ciclovie nazionali previste dal MIT. Prevedono la definizione di una specifica segnaletica ordinata rispetto al livello gerarchico di appartenenza e alla specifica ciclovie, integrata a quella comunale;
- Superciclabili - sono infrastrutture specificamente ciclabili, con caratteristiche definite, la cui funzione è quella di connettere parti distanti della città e la stessa con i capoluoghi dei Comuni confinanti, in modo veloce e con il minor numero possibile di intersezioni con la rete stradale. Prevedono una tipologia infrastrutturale prevalente, che esclude l'uso promiscuo con i pedoni e la larghezza di 3 metri. Prevedono una specifica segnaletica, integrata con quella comunale;
- Ciclovie Urbane - ripercorre i principali assi viari della città offrendo itinerari ciclabili continui tra periferia e centro città, servendo le viabilità più insediate e trafficate. Non prevedono una tipologia infrastrutturale specifica. Prevedono una specifica segnaletica, integrata con quella comunale;
- Vie Verdi o Greenway - percorsi ciclabili e ciclopedonali pubblici che dalla città conducono verso le aree rurali e naturali e da qui verso destinazioni esterne al comune di Reggio Emilia. Non prevedono una tipologia infrastrutturale specifica. Prevedono una specifica segnaletica, integrata con quella comunale;
- Connessioni con i comuni contermini – devono garantire il raccordo tra l'ultima frazione del comune di Reggio e il primo centro abitato del comune confinante, in genere lungo viabilità statali o provinciali, Tipologia infrastrutturale e segnaletica concordano con quella dell'itinerario di cui sono la prosecuzione.

⁵ Legge 25 novembre 2024, n. 177

Rete ciclabile secondaria.

- Rete ciclabile urbana secondaria - è costituita di infrastrutture ciclabili, ciclopeditoni o viabilità ad uso prevalentemente ciclabile, che si estende su tutta l'area urbana secondo una sistema a maglia capace di connettere i quartieri tra loro e i principali servizi con le aree urbane. Non prevede una specifica tipologia infrastrutturale o segnaletica;
- Connessioni con le frazioni – rete che si estende nell'area extraurbana collegando le frazioni principali al capoluogo, tra loro, eventualmente ai centri abitati esterni al comune che abbiano rilevanza per i servizi, in particolare scolastici, necessari alla frazione stessa. Non prevede una specifica tipologia infrastrutturale o segnaletica;
- Strade Fbis - rete della viabilità extraurbana a priorità ciclabile (strade F-bis), in cui l'uso promiscuo bici+auto sia gestito in modo da rendere pedalabili in sicurezza tali percorsi e di collegare la città con le località minori e le frazioni tra loro.

Rete ciclabile di base.

- Rete ciclabile di base – è composta dalla maglia di percorsi ciclabili e ciclopeditoni non inseriti nelle superciclabili, nelle ciclovie e nella rete secondaria, assieme al sistema di viabilità locale caratterizzato da zone pedonali, strade in ZTL, in zone a traffico residenziale, in zone 30, in strade E-bis e in generale a viabilità con forme di moderazione del traffico;

Sentieri - sono itinerari ciclabili e pedonali, individuati in area urbana o sul territorio da soggetti diversi dal Comune di Reggio Emilia, sia utilizzando infrastrutture ciclabili pubbliche, sia utilizzando percorsi tracciati informalmente su aree private o demaniali.

Classificazione delle infrastrutture ciclabili

La Legge 2/2018 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica" introduce l'importante definizione di "ciclovia" come un *"itinerario che consenta il transito delle biciclette nelle due direzioni, dotato di diversi livelli di protezione determinati da provvedimenti o da infrastrutture che rendono la percorrenza più agevole e sicura"*.

La definizione di "pista ciclabile" contenuta all'art.3 del Codice della Strada risulta essere oggi generica, in quanto seguita poi da ulteriori definizioni e tipologie diverse attuate nella pratica. La differenza tipologica dell'infrastruttura ciclabile è in realtà molto frequente e può variare più volte anche in un singolo itinerario o addirittura nella singola sezione stradale.

Prima di definire la classificazione tipologica occorre quindi definire i termini di **itinerario ciclabile**, **ciclovia** e **tipologia di infrastruttura**, che sostituiscono e articolano quello gergalmente usato di "**pista ciclabile**".

Itinerario ciclabile: l'itinerario ciclabile è definito dall'art.4 del Decreto Ministeriale 30 novembre 1999, n. 557 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili" come un percorso composto da diverse tipologie infrastrutturali, si tratta quindi di un percorso lineare di lunghezza tale da essere composto di tratti realizzati con infrastrutture di tipologia diversa appartenenti alle

seguenti macro tipologie: piste ciclabili in sede propria, piste ciclabili su corsia riservata, percorsi promiscui pedonali e ciclabili (cosiddette ciclopedonali) e percorsi promiscui ciclabili e veicolari.

Ciclovìa: è definita dalla legge 2/2018 quale "itinerario che consenta il transito delle biciclette nelle due direzioni, dotato di diversi livelli di protezione determinati da provvedimenti o da infrastrutture che rendono la percorrenza ciclistica più agevole e sicura", anch'esso composto da tratti realizzati con diverse tipologie infrastrutturali. La ciclovìa è quindi uno specifico itinerario ciclabile, con un punto di partenza e uno di termine e con eventualmente una numerazione o denominazione, composto di diversi segmenti, realizzati anche da diverse tipologie tra loro, individuato in sede di pianificazione, progettazione o anche solo sul territorio da una propria segnaletica.

Tipologia di infrastruttura ciclabile: è un singolo tratto di un itinerario (o ciclovìa) caratterizzato da una tipologia definita, tra cui anche la "pista ciclabile".

1. Infrastrutture ciclabili (o ciclopedonali) in sede propria, separate dalla carreggiata stradale ("piste ciclabili in sede propria" e "percorsi promiscui pedonali e ciclabili" art 4, dm 557/1999)

1.1 Corsia ciclabile monodirezionale o bidirezionale confìgua al marciapiede art 6, punto 2)c), dm 557/1999



Ricavata sul marciapiede e contrassegnata da segnaletica orizzontale che separa il traffico pedonale da quello ciclabile.

1.2 Pista ciclopeditonale in sede propria (separata dalla carreggiata stradale) art 4, 1)c) dm 557/1999



Esterna (anche contigua) alla carreggiata stradale, separata con cordolo singolo, riga continua o separatori fisici, con uso promiscuo tra pedoni e ciclisti.

1.3 Pista ciclabile monodirezionale in sede propria (separata dalla carreggiata e dal marciapiede) art 4, 1)a) dm 557/1999



Fisicamente separata dalla carreggiata stradale con elementi invalicabili e ad uso esclusivo dei ciclisti.

1.4 Pista ciclabile bidirezionale in sede propria (separata dalla carreggiata e dal marciapiede) art 4, 1)a) dm 557/1999



Fisicamente separata dalla carreggiata stradale con elementi invalicabili e ad uso esclusivo dei ciclisti.

1.5 Sentieri, carraie o strade vicinali pavimentate o non pavimentate art 3, comma 1, punto 48), DL 285/1992



Pista o strada ciclabile o ciclopeditonale in sede autonoma da quella stradale (anche priva di segnaletica).

2. Infrastrutture ciclabili (o ciclopeditoni) su carreggiata stradale ("piste ciclabili su corsia riservata" art 4, dm 557/1999)

2.1 Pista ciclabile monodirezionale su strada su corsia riservata art 6, punto 2)b), dm 557/1999



Corsia riservata ricavata nella carreggiata stradale, separata con segnaletica orizzontale dalla corsia carrabile e a uso esclusivo dei ciclisti.

2.2 Pista ciclabile bidirezionale su strada art 6, punto 2)a), dm 557/1999



Corsie riservate ricavata nella carreggiata stradale, possibilmente separata dalla corsia carrabile con una fila di parcheggi – sconsigliabile se non per tratti brevissimi.

2.3 Corsia ciclabile (fascia ciclabile) art 3, comma 1, punto 12bis), DL 285/1992



Corsia ciclabile ricavata sulla carreggiata stradale, anche dentro alla corsia carrabile, ad uso promiscuo ciclabile e autoveicolare

2.4 **Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile** (fascia ciclabile) art 3, comma 1, punto 12ter), DL 285/1992



Corsia ciclabile in strada Ebis o F a senso unico per gli autoveicoli con velocità massima di 30 km/h, anche ad uso promiscuo biciclette e autoveicoli.

3. Infrastrutture ciclabili su strada ("percorsi promiscui ciclabili e veicolari" art 4, dm 557/1999)

3.1 **Strada urbana ciclabile** (strada Ebis) art 2, comma 2, punto Ebis), DL 285/1992



Strada urbana ad unica carreggiata, con limite di velocità massimo di 30 km/h, ad uso promiscuo ciclisti e automobilisti, con priorità ai velocipedi.

3.2 **Itinerario ciclopeditonale** (strada Fbis) art 2, comma 2, punto Fbis), DL 285/1992



Strada locale, urbana o extraurbana destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile.

3.3 **Area pedonale** (zona o isola pedonale, non marciapiede) art 3, comma 1, punto 2), DL 285/1992, in cui è ammessa la circolazione dei velocipedi, se non espressamente vietata

3.4 **Zona residenziale** (Zona 30, Zona 20, Zone a traffico moderato, Woonerf) art 3, comma 1, punto 58), DL 285/1992, in cui è ammessa la circolazione dei velocipedi

3.5 **Zona scolastica** art 3, comma 1, punto 58bis), DL 285/1992, in cui è ammessa la circolazione dei velocipedi, se non espressamente vietata

Gli standard progettuali definiti rappresentano una prescrizione vincolante, a meno di ben evidenti e non altrimenti superabili ragioni da motivarsi da parte del progettista, e comunque non derogabili per la realizzazione della rete portante.

Al fine di rendere efficace l'obbligo di circolazione sulle piste ciclabili (cfr. c.9 Art.182 CdS⁶), la denominazione di pista ciclabile è subordinata all'effettivo rispetto degli standard prescritti dal D.M.557/99.

⁶ che recita "I velocipedi devono transitare sulle piste loro riservate quando esistono, salvo il divieto per particolari categorie di essi, con le modalità stabilite nel Regolamento". In realtà il Regolamento non riporta tali modalità

ART. 2.7 INDIRIZZI PER LA SCELTA DELL'INFRASTRUTTURA CICLABILE A SECONDA DELLA CLASSIFICAZIONE DELLA STRADA

In genere una infrastruttura dedicata (ad uso esclusivo dei ciclisti) e fisicamente separata dalla corsia autoveicolare e dal marciapiede è da ritenersi la tipologia di infrastruttura ciclabile più sicura, ma questa valutazione non è più vera nelle strade urbane. In primo luogo quando lo spazio non è disponibile e si ricorre al marciapiede. In secondo luogo quando ci sono troppe intersezioni laterali, siano esse strade o accessi privati, che possono alterare drasticamente le condizioni di sicurezza di una tipologia in sede propria.

La possibilità di condividere lo spazio tra pedoni, velocipedi e monopattini va presa in considerazione solo per i tratti con ampio spazio disponibile, come le aree pedonali, e/o per tratti in cui la presenza di una delle due categorie tra pedoni o ciclisti sia rara, come nelle ciclopedonali di periferia o fuori dai centri urbani.

La condivisione dello spazio tra biciclette/monopattini e automobili è consigliabile invece su strade con limite di velocità non superiore a 30 km/h.

Le infrastrutture ciclabili separate andrebbero invece usate solo in strade in cui siano presenti i marciapiedi e ci siano poche intersezioni o immissioni laterali di passi carrai.

In ogni caso in presenza biciclette a pedalata assistita e monopattini, o se si vuole permettere ai ciclisti di procedere a velocità sostenuta (superiore ai 6 km/h) è consigliabile la condivisione con le auto piuttosto che con i pedoni.

Di seguito vengono illustrati indirizzi progettuali riferiti alle diverse tipologie di strada in cui l'infrastruttura ciclabile è inserita o affiancata. Per le strade locali residenziali si indicano tipologie condivise tra autoveicoli e biciclette da applicarsi con velocità massime pari a 20 o 30 km/h, salvo nelle strade F interne ad aree produttive, dove la natura dello spazio stradale non permette di agire con strumenti di moderazione del traffico. Per le strade di categoria E e D si indicano le tipologie consigliabili, in ragione delle seguenti caratteristiche della strada: larghezza della carreggiata, presenza e larghezza del marciapiede, frequenza di intersezioni e frequenza di passi carrai.

Indirizzi progettuali per infrastrutture ciclabili. Indicazioni riferite alle categorie di strada previste dal Regolamento Viario del Comune di Reggio Emilia

Strada urbana locale residenziali di categoria Fu1 e Fu2

La soluzione ottimale è non realizzare alcuna infrastruttura ciclabile specifica e adottare il criterio della condivisione, attraverso il limite di velocità di 6 km/h nelle strade pedonali e 20 km/h in quelle carrabili. Per queste strade inserite all'interno dei comparti produttivi, progettate come Zone 30, al fine di rendere più visibile la circolazione delle biciclette agli autoarticolati è consigliabile identificare specifici spazi per la circolazione delle biciclette contigui o separati dalle corsie carrabili.

TIPOLOGIA DI INFRASTRUTTURA CICLABILE CONSIGLIATA PER LE STRADE Fu1 E Fu2	
TIPOLOGIA INFRASTRUTTURA CICLABILE	INDIRIZZO PROGETTUALE
3.2 Itinerario ciclopedonale - Strada Fbis <i>art 2, comma 2, punto Fbis), DL 285/1992</i>	<i>per strade residenziali interessate solo da traffico locale - combinabile con 3.4</i>
3.3 Area o isola pedonale <i>art 3, comma 1, punto 2), DL 285/1992</i>	<i>per le strade o tratti di strade con molta presenza di pedoni (centro storico) o in cui è necessario inibire il traffico veicolare</i>
3.4 Spazio condiviso - (Zona 30, Zona 20, Zona a traffico moderato, Woonerf) <i>art 3, comma 1, punto 58), DL 285/1992</i>	<i>per strade residenziali interessate solo da traffico locale - combinabile con 3.2</i>
3.5 Zona scolastica <i>art 3, comma 1, punti 58 e 58bis), DL 285/1992</i>	<i>per strade o tratti di strade in prossimità di plessi scolastici</i>

Strada urbana locale di categoria Fu interne ai comparti produttivi

Tipologia di infrastruttura ciclabile consigliata su strade Fu1 e Fu2 dentro i comparti produttivi
1.1 Corsia ciclabile monodirezionale o bidirezionale contigua al marciapiede <i>art 6, punto 2)c), dm 557/1999</i>
1.2 Pista ciclopedonale in sede propria, separata dalla carreggiata stradale <i>art 4, 1)c) dm 557/1999</i>
1.3 Pista ciclabile monodirezionale in sede propria, separata dalla carreggiata stradale e dal marciapiede <i>art 4, 1)a) dm 557/1999</i>
1.4 Pista ciclabile bidirezionale in sede propria, separata dalla carreggiata e dal marciapiede <i>art 4, 1)a) dm 557/1999</i>
2.1 Pista ciclabile monodirezionale su strada in corsia riservata <i>art 6, punto 2)b), dm 557/1999</i>
2.2 Pista ciclabile bidirezionale su strada <i>art 6, punto 2)a), dm 557/1999</i>
2.3 Corsia ciclabile (fascia ciclabile) <i>art 3, comma 1, punto 12bis), DL 285/1992</i>
2.4 Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile <i>art 3, comma 1, punto 12ter), DL 285/1992</i>

Strade urbane locali interzonal di categoria E3

Nei casi in cui questa categoria di strade sia inclusa in una Zona 30 o in una Zona residenziale risulta ottimale comunque un uso condiviso delle biciclette e degli

autoveicoli, riservando ai pedoni i marciapiedi. Se la strada si trova lungo un itinerario sulla Rete ciclabile strategica o sulla Rete ciclabile secondaria è opportuno prevedere una specifica infrastruttura ciclabile. Le strade di categoria E, la cui sezione limitata non permetta di realizzare ciclabili e marciapiedi su entrambi i lati, devono essere trattate come Strade Ebis (Strada urbana ciclabile).

Tipologia di infrastruttura ciclabile consigliata per strade E3	
TIPOLOGIA INFRASTRUTTURA CICLABILE	INDIRIZZO PROGETTUALE
1.1 Corsia ciclabile monodirezionale o bidirezionale contigua al marciapiede art 6, punto 2)c), dm 557/1999	per strade o tratti di strade con: carreggiata di larghezza minima, marciapiedi ampi, poche intersezioni e passi carrai
1.3 Pista ciclabile monodirezionale in sede propria, separata dalla carreggiata stradale e dal marciapiede art 4, 1)a) dm 557/1999	per strade o tratti di strade con: marciapiedi e pochi passi carrai
1.4 Pista ciclabile bidirezionale in sede propria, separata dalla carreggiata e dal marciapiede art 4, 1)a) dm 557/1999	per strade o tratti di strade con: marciapiedi, poche intersezioni e passi carrai
2.1 Pista ciclabile monodirezionale su strada in corsia riservata art 6, punto 2)b), dm 557/1999	per strade o tratti di strade: con marciapiedi, intersezioni e passi carrai frequenti
2.2 Pista ciclabile bidirezionale su strada art 6, punto 2)a), dm 557/1999	sconsigliabile se non per necessità sporadiche
2.3 Corsia ciclabile (fascia ciclabile) art 3, comma 1, punto 12bis), DL 285/1992	per strade o tratti di strade: con marciapiedi, intersezioni e passi carrai frequenti e carreggiata di sezione minima
2.4 Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile art 3, comma 1, punto 12ter), DL 285/1992	per strade o tratti di strade a senso unico, con marciapiedi
3.1 Strada urbana ciclabile (strada Ebis) art 2, comma 2, punto Ebis), DL 285/1992	per strade o tratti di strade: con carreggiata di sezione inferiore al minimo, marciapiedi, intersezioni e passi carrai frequenti
3.5 Zona scolastica art 3, comma 1, punti 58 e 58bis), DL 285/1992	per strade o tratti di strade in prossimità di plessi scolastici

Strade urbane di quartiere di categoria E2

Per le strade di categoria E2 si dovrà valutare progettualmente quale infrastruttura ciclabile si adatta meglio alle caratteristiche geometriche e di traffico. Le strade di categoria E, la cui sezione limitata non permetta di realizzare ciclabili e marciapiedi su entrambi i lati, devono essere trattate come Strade Ebis.

Tipologia di infrastruttura ciclabile consigliata per strade E2	
TIPOLOGIA INFRASTRUTTURA CICLABILE	INDIRIZZO PROGETTUALE
1.1 Corsia ciclabile monodirezionale o bidirezionale contigua al marciapiede art 6, punto 2)c), dm 557/1999	<i>per strade o tratti di strade con: carreggiata di larghezza minima, marciapiedi ampi, poche intersezioni e passi carrai</i>
2.1 Pista ciclabile monodirezionale su strada in corsia riservata art 6, punto 2)b), dm 557/1999	<i>per strade o tratti di strade: con o senza marciapiedi</i>
2.2 Pista ciclabile bidirezionale su strada art 6, punto 2)a), dm 557/1999	<i>sconsigliabile se non per necessità sporadiche</i>
2.3 Corsia ciclabile (fascia ciclabile) art 3, comma 1, punto 12bis), DL 285/1992	<i>per strade o tratti di strade: con o senza marciapiedi e carreggiata di sezione minima</i>
2.4 Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile art 3, comma 1, punto 12ter), DL 285/1992	<i>per strade o tratti di strade a senso unico, con marciapiedi</i>
3.1 Strada urbana ciclabile (strada Ebis) art 2, comma 2, punto Ebis), DL 285/1992	<i>per strade o tratti di strade: con marciapiedi, intersezioni e passi carrai frequenti e carreggiata di sezione inferiore al minimo</i>
3.5 Zona scolastica art 3, comma 1, punti 58 e 58bis), DL 285/1992	<i>per strade o tratti di strade in prossimità di plessi scolastici</i>

Strade urbane interquartiere e di scorrimento di categoria E1 e D

Per le strade di categoria D o E1 è necessario optare sempre per le tipologie in sede propria, con intersezioni sfalsate tra traffico ciclopedonale e veicolare ove possibile.

Tipologia di infrastruttura ciclabile consigliata per strade E1 e D	
TIPOLOGIA INFRASTRUTTURA CICLABILE	INDIRIZZO PROGETTUALE
1.2 Pista ciclopedonale in sede propria (separata dalla carreggiata stradale) art 4, 1)c) dm 557/1999	<i>per strade o tratti di strade con: senza marciapiedi, poche intersezioni e passi carrai</i>
1.3 Pista ciclabile monodirezionale in sede propria, separata dalla carreggiata stradale e dal marciapiede art 4, 1)a) dm 557/1999	<i>per strade o tratti di strade con: marciapiedi e pochi passi carrai</i>
1.4 Pista ciclabile bidirezionale in sede propria, separata dalla carreggiata e dal marciapiede art 4, 1)a) dm 557/1999	<i>per strade o tratti di strade con: marciapiedi, poche intersezioni e passi carrai</i>

3.5 Zona scolastica <i>art 3, comma 1, punti 58 e 58bis), DL 285/1992</i>	<i>per strade o tratti di strade in prossimità di plessi scolastici, nei casi di scuole collocate su strade di categoria E1 e D è opportuno attrezzare accessi differenti o controstrade</i>
--	---

Strada extraurbana locale Fe2

Qualora sia lungo un percorso che si ritiene debba essere dedicato prevalentemente al transito dei ciclisti e dei pedoni, va progettata come strada Fbis.

Strade extraurbane di categoria Fe1, C2 e C3

L'eventuale realizzazione di infrastrutture ciclabili ad uso esclusivo o condiviso con i pedoni deve sempre privilegiare le tipologie in sede propria, salvo negli attraversamenti urbani o in presenza di case sulla strada, dove potrà essere valutata una infrastruttura contigua. La separazione è sempre opportuno avvenga interponendo una fascia verde e/ o un fosso ed eventualmente l'alberatura.

Strade extraurbane di categoria C1

L'eventuale realizzazione di infrastrutture ciclabili ad uso esclusivo o condiviso con i pedoni può avvenire solo con le tipologie in sede propria e con attraversamenti sfalsati, salvo nelle intersezioni stradali a raso. La separazione è sempre opportuno avvenga interponendo una fascia verde e/ o un fosso ed eventualmente l'alberatura.

ART. 2.8 LA CIRCOLAZIONE DEI MONOPATTINI

Alla data di approvazione del presente Regolamento i monopattini, che sono il mezzo di micromobilità più usato nelle strade oltre alle biciclette, sono stati parificati ai velocipedi.

In particolare i monopattini possono circolare sulle strade urbane ed extraurbane che prevedono il limite di velocità di 50 km/h, nelle aree pedonali, sui percorsi pedonali e ciclabili, sulle corsie e sulle piste ciclabili e dovunque sia consentita la circolazione delle biciclette. Ne consegue che, come per le biciclette, si crea un potenziale contrasto tra la circolazione dei monopattini e quella dei pedoni.

La linea di indirizzo da seguire è quella che identifica comportamenti congruenti alle differenti tipologie di infrastruttura ciclabile, in particolare relativamente a presenza di pedoni e alla velocità.

Gli spazi idonei alla circolazione dei monopattini sono sia quelli esclusivamente ciclabili, identificati con il segnale azzurro con la sola bicicletta, sia negli spazi stradali in cui ciclisti e automobili circolano in promiscuo. In questo caso vige il limite di velocità prescritto per gli altri veicoli, salvo che per i monopattini è stabilito il limite massimo di 20 km/h.

Negli spazi ciclopedonali, identificati dal cartello azzurro con disegnati sia la bicicletta sia il pedone, i monopattini, come le biciclette, non hanno un limite di velocità specifico, ma devono comunque rallentare in presenza di pedoni e dare sempre la precedenza a questi. Per migliorare la sicurezza dei pedoni è opportuno ridurre la velocità delle biciclette negli spazi ciclopedonali; qualora si ritenesse di predisporre un limite di velocità

specifico si potrebbe adottare quello già definito per legge per i monopattini, pari a 20 km/h.

Nelle zone/aree/strade pedonali e nel caso di "Marciapiede ciclopedonale" si adotta il limite di 6 km/h (esteso a tutti i veicoli) per tutelare la sicurezza e la circolazione dei pedoni. Gli spazi pedonali sono aperti al transito dei velocipedi, è quindi utile aggiungere al cartello circolare azzurro con disegnato il pedone un pannello integrativo con il simbolo della bicicletta e la scritta "ammesso".

Nella tabella successiva si evidenzia la possibilità o meno di circolare, nelle diverse tipologie di infrastruttura ciclabile e pedonale, di monopattini e velocipedi e le relative velocità di circolazione.

		MONOPATTINI	VELOCIPEDI
Corsia ciclabile monodirezionale o bidirezionale contigua al marciapiede			limite velocità della strada
Pista ciclopedonale in sede propria (separata dalla carreggiata stradale)			
Pista ciclabile monodirezionale in sede propria (separata dalla carreggiata e dal marciapiede)			limite velocità della strada
Pista ciclabile bidirezionale in sede propria (separata dalla carreggiata e dal marciapiede)			limite velocità della strada
Sentieri, carraie o strade vicinali non pavimentate			
Pista ciclabile monodirezionale su strada in corsia riservata			limite velocità della strada
Pista ciclabile bidirezionale su strada			limite velocità della strada
Corsia ciclabile (fascia ciclabile)			limite velocità della strada
Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile (fascia ciclabile)			limite velocità della strada
Strada urbana ciclabile (strada Ebis)			limite velocità della strada
Itinerario ciclopedonale (strada Fbis)			limite velocità della strada

Area pedonale (zona o isola pedonale, non marciapiede)			
Spazio condiviso (Woonerf)			
Zona residenziale e Zona scolastica			
Strade in cui è ammessa la circolazione delle biciclette (strade di categoria C, D, E, F)			limite velocità della strada
Marciapiedi, portici e spazi esclusivamente pedonali			
Percorsi pedonali e sentieri			

TITOLO 3 – CARATTERISTICHE DELLE RETI

ART. 3.1 CARATTERISTICHE GEOMETRICHE E FUNZIONALI DELLE STRADE

A sintesi/integrazione delle prescrizioni contenute nella vigente normativa (Art. 1.4), alla quale senz'altro si rimanda, relativamente alla viabilità esistente in Comune di Reggio Emilia e di competenza dello stesso Comune, si specifica quanto segue.

Strade extraurbane secondarie C1:

1. :una corsia per senso di marcia;
2. no sosta;
3. fermate bus organizzate in apposite aree a fianco della carreggiata;
4. accessi diretti privati consentiti a distanza non inferiore a 300 metri tra loro, derogabili fino ad un minimo di 100 m (Art.45 Reg. C.d.s.) ;
5. con banchina pavimentata (riferimento 1,50 m minimo per le strade di nuova costruzione);
6. intersezioni a raso anche semaforizzate e con canalizzazioni, o in rotatoria;
7. pedoni su banchina pavimentata, marciapiedi o percorsi ciclopedonali separati dalla strada;
8. ciclisti su piste ciclabili o percorsi ciclopedonali separati dalla strada, possibilità di biciclette in carreggiata;
9. attraversamenti pedonali o ciclabili preferibilmente sfalsati, qualora non possibile possono essere semaforizzati, o a raso solo se illuminati e in prossimità delle intersezioni;
10. limite di velocità massimo 90 km/h;
11. larghezza della corsia 3,75 metri.

Strade extraurbane secondarie di distribuzione C2 :

1. una corsia per senso di marcia;
2. no sosta;
3. fermate bus preferibilmente in golfo;;
4. accessi diretti privati consentiti a distanza non inferiore a 300 metri tra loro, derogabili fino ad un minimo di 100 m (Art.45 Reg. C.d.s.);
5. con banchina anche non pavimentata (riferimento 1,25 min per le strade di nuova costruzione);
6. intersezioni a raso semaforizzate o in rotatoria;
7. pedoni su banchina pavimentata, marciapiedi o percorsi ciclopedonali separati dalla strada;
8. ciclisti su piste ciclabili o percorsi ciclopedonali separati dalla strada, possibilità di biciclette in carreggiata;

9. attraversamenti pedonali o ciclabili preferibilmente sfalsati, qualora non possibile possono essere semaforizzati, o a raso solo se illuminati e in prossimità delle intersezioni;
10. limite di velocità massimo 90 km/h;
11. larghezza della corsia 3,5 metri.

Strade extraurbane secondarie di zona C3 :

1. una corsia per senso di marcia;
2. sosta ammessa in piazzole di sosta;
3. fermate bus preferibilmente in golfo;;
4. accessi diretti privati consentiti a distanza non inferiore a 300 metri tra loro, derogabili fino ad un minimo di 100 m (Art.45 Reg. C.d.s.);
5. con banchina anche non pavimentata (riferimento 1,25 min per le strade di nuova costruzione);
6. intersezioni a raso semaforizzate o in rotatoria;
7. pedoni su banchina pavimentata, marciapiedi o percorsi ciclopeditoni separati dalla strada;
8. ciclisti su piste ciclabili o percorsi ciclopeditoni separati dalla strada, possibilità di biciclette in carreggiata;
9. attraversamenti pedonali o ciclabili preferibilmente sfalsati, qualora non possibile possono essere semaforizzati, o a raso solo se illuminati e in prossimità delle intersezioni;;
10. limite di velocità massimo 70 km/h;
11. larghezza della corsia 3,5 metri.

Strade urbane di scorrimento D :

1. almeno 2 corsie per senso di marcia a carreggiate separate;
2. larghezza minima dello spartitraffico 1,80 m;
3. sosta ammessa in spazi separati con immissioni ed uscite concentrate;
4. fermate bus organizzate in apposite aree a fianco delle carreggiate (in assenza di corsia riservata);
5. accessi diretti non ammessi;
6. con banchine pavimentate di larghezza minima 1.00 m;
7. intersezioni a livelli sfalsati o in rotatoria (max. 50 m di diametro esterno) o semaforizzati;
8. pedoni su marciapiedi o percorsi ciclopeditoni separati dalla carreggiata;
9. ciclisti su piste ciclabili o percorsi ciclopeditoni separati dalla carreggiata;
10. attraversamenti pedonali o ciclabili sfalsati;
11. possibilità di elevare il limite di velocità fino a 70 km/h;
12. larghezza della corsia 3,25 metri (m 3,50 per una corsia per senso di marcia, se strada percorsa da autobus; 3,75 m nei tratti a 70 km/h).

Strade urbane interquartiere E1:

1. una o più corsie per senso di marcia;
2. sosta ammessa in spazi separati con immissioni ed uscite concentrate;
3. fermate bus preferibilmente in golfo;
4. accessi diretti non ammessi nelle strade di nuova progettazione;
5. con banchina pavimentata di larghezza minima 0,50 m;
6. intersezioni a raso semaforizzate con canalizzazioni, o in rotatoria anche compatta;
7. pedoni su banchina pavimentata, marciapiedi o percorsi ciclopeditoni separati dalla carreggiata;
8. ciclisti su piste ciclabili o percorsi ciclopeditoni separati dalla carreggiata, possibilità di biciclette in carreggiata;
9. attraversamenti pedonali o ciclabili preferibilmente sfalsati, qualora non possibile possono essere semaforizzati, o a raso solo se illuminati e in prossimità delle intersezioni;
10. possibilità di elevare il limite di velocità fino a 70 km/h in tratti in assenza di intersezioni;
11. larghezza massima della corsia 3,5 metri (3,75 m nei tratti a 70 km/h).

Strade urbane di quartiere E2 :

1. una o più corsie per senso di marcia;
2. sosta ammessa in linea con fascia di manovra per la sosta di almeno 0,50 metri;
3. fermata bus ammessa e da organizzare preferibilmente in carreggiata, in particolare all'interno della Città 30;
4. no trasporti eccezionali in transito;
5. accessi diretti ammessi, con larghezza massima di 6 metri, (7 per transito quotidiano da parte di autoveicoli diversi da autovetture) e raggi di curvatura non superiore a 1 m (2 m per transito quotidiano da parte di autoveicoli diversi da autovetture);
6. con banchina pavimentata o marciapiede;
7. intersezioni a raso con diritto di precedenza, salvo con strade di categoria superiore o semaforizzate con canalizzazioni o in rotatoria anche compatta;
8. pedoni su banchina pavimentata, marciapiedi o percorsi ciclopeditoni separati dalla carreggiata;
9. ciclisti in carreggiata, su corsia ciclabile, su pista ciclabile in corsia riservata, su piste ciclabili o percorsi ciclopeditoni separati dalla carreggiata;
10. attraversamenti pedonali e ciclabili a raso, attraversamenti di lunghezza mai superiore a 7 metri; in presenza di più di 2 corsie autoveicolari e in assenza di semaforizzazione dedicata è obbligatoria l'isola salvagente sulla linea di scorrimento del traffico discorde;
11. limite di velocità massimo a 50 km/h, possibilità di riduzione a 30 km/h in tratti con una o più delle seguenti condizioni: assenza di marciapiedi, flussi pedonali intensi, attraversamenti non semaforizzati pedonali o ciclabili, frequenti immissioni laterali e intersezioni, , sezione stradale ridotta e traffico promiscuo autoveicoli e velocipedi, accessi di scuole e ospedali o altre strutture con concentrazione di presenza di

bambini o anziani, anomali restringimenti, andamenti tortuosi tipici dei nuclei storici, pavimenti sdruciolevoli o curve pericolose;

12. larghezza generalizzata della corsia 3 metri, elevabile a 3,5 m solo su strade in cui si verifichino contestualmente entrambe le seguenti condizioni: presenza di trasporto pubblico e limite di velocità 50 km/h;
13. non ammessi interventi di moderazione del traffico che comportano alterazioni orizzontale e/o verticale della carreggiata; ammessi interventi con segnaletica orizzontale e pavimentazioni differenziate.
14. possibilità di trasformazione in strada Ebis per sedi stradali di larghezza inferiore a 10,50 metri, pal netto di alberature esistenti;

Strade urbane interzonali primarie E3 :

1. una corsia per senso di marcia;
2. sosta ammessa in linea con fascia di manovra per la sosta di almeno 0,50 metri;
3. fermata bus ammessa e da organizzare preferibilmente in carreggiata, in particolare all'interno della Città 30;
4. traffico pesante e trasporti eccezionali non ammessi;
5. accessi diretti ammessi, con larghezza massima di 6 metri, (7 per transito quotidiano da parte di autoveicoli diversi da autovetture) e raggi di curvatura non superiore a 1 m (2 m per transito quotidiano da parte di autoveicoli diversi da autovetture);
6. con banchina pavimentata o marciapiede;
7. intersezioni a raso con diritto di precedenza, salvo con strade di categoria superiore, o semaforizzate o in rotatoria anche compatta;
8. pedoni su banchina pavimentata, marciapiedi o percorsi ciclopeditoni separati dalla carreggiata;
9. ciclisti in carreggiata, su corsia ciclabile, su pista ciclabile in corsia riservata, su piste ciclabili o percorsi ciclopeditoni separati dalla carreggiata;
10. attraversamenti pedonali e ciclabili a raso, attraversamenti di lunghezza mai superiore a 7 metri, possibili attraversamenti in platea rialzata in prossimità di scuole altre strutture con concentrazione di presenza di bambini o anziani, o in presenza di consistenti flussi pedonali, o per l'attraversamento delle ciclovie urbane o superciclabili;
11. limite di velocità massimo a 50 km/h, possibilità di riduzione a 30 km/h in tratti con una o più delle seguenti condizioni: assenza di marciapiedi, flussi pedonali intensi, attraversamenti non semaforizzati pedonali o ciclabili, frequenti immissioni laterali e intersezioni, , sezione stradale ridotta e traffico promiscuo autoveicoli e velocipedi, accessi di scuole e ospedali o altre strutture con concentrazione di presenza di bambini o anziani, anomali restringimenti, andamenti tortuosi tipici dei nuclei storici, pavimenti sdruciolevoli o curve pericolose;
12. larghezza generalizzata della corsia 3 metri, elevabile a 3,5 m solo su strade in cui si verifichino contestualmente entrambe le seguenti condizioni: presenza di trasporto pubblico e limite di velocità 50 km/h;

13. ammessi interventi di moderazione del traffico nei tratti a 30 km/h anche con alterazioni planimetriche e/o altimetriche della carreggiata purchè adeguatamente dimensionate rispetto al tipo di traffico in transito; non ammessi dossi⁷.
14. possibilità di trasformazione in strada Ebis per sedi stradali di larghezza inferiore a 10,50 metri, al netto di alberature esistenti;

Strada ciclabile urbana (Ebis):

1. tratti di strade E2 o E3;
2. velocità massima 30 km/h;
3. sedi stradali di larghezza inferiore a 10,50 metri, al netto di alberature esistenti;
4. marciapiedi su entrambi i lati;
5. non va tracciata la mezzera.

Strade locali urbane interzonali secondarie Fu1 :

1. una corsia per senso di marcia;
2. sosta ammessa in tutte le forme normate, anche senza fasce di manovra;
3. fermata del trasporto pubblico preferibile in carreggiata;
4. traffico pesante e trasporti eccezionali non ammessi;
5. accessi diretti ammessi, con larghezza massima di 6 metri, (7 per transito quotidiano da parte di autoveicoli diversi da autovetture) e raggi di curvatura non superiore a 1m (2m per transito quotidiano da parte di autoveicoli diversi da autovetture);
6. con banchina pavimentata o marciapiede;
7. intersezioni a raso con eventuali platee rialzate, salvo con strade di categoria E2 o superiore, o semaforizzate senza canalizzazioni o in rotatoria compatta o minirotaoria;
8. pedoni su banchina pavimentata, marciapiedi o percorsi ciclopeditoni separati dalla carreggiata;
9. ciclisti in carreggiata, su corsia ciclabile, su pista ciclabile in corsia riservata, su piste ciclabili o percorsi ciclopeditoni separati dalla carreggiata;
10. attraversamenti pedonali e ciclabili a raso, attraversamenti di lunghezza mai superiore a 7 metri, possibili attraversamenti in platea rialzata in prossimità di scuole e ospedali o altre strutture con concentrazione di presenza di bambini o anziani, o in presenza di consistenti flussi pedonali, o per l'attraversamento delle ciclovie urbane o superciclabili;
11. limite di velocità massimo a 50 km/h, possibilità di riduzione a 30 km/h in tratti con una o più delle seguenti condizioni: assenza di marciapiedi, flussi pedonali intensi, attraversamenti non semaforizzati pedonali o ciclabili, frequenti immissioni laterali e intersezioni, , sezione stradale ridotta e traffico promiscuo autoveicoli e velocipedi, accessi di scuole e ospedali o altre strutture con concentrazione di presenza di

⁷ Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 - "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada", art. 179 comma 4

bambini o anziani, anomali restringimenti, andamenti tortuosi tipici dei nuclei storici, pavimenti sdruciolevoli o curve pericolose;

12. larghezza generalizzata della corsia 3 metri, elevabile a 3,5 m solo su strade in cui si verifichino contestualmente entrambe le seguenti condizioni: presenza di trasporto pubblico e limite di velocità 50 km/h;;
13. possibili tutti gli interventi di moderazione del traffico nei tratti a 30km/h.
14. possibilità di trasformazione in strada Fbis per sedi stradali di larghezza inferiore a 10,50 metri, al netto di alberature esistenti.

Strade locali urbane Fu2 :

1. possibilità di trasformazione in strada Fbis; p
2. una corsia per senso di marcia;
3. sosta ammessa in tutte le forme normate, anche senza fasce di manovra;
4. trasporto pubblico locale ammesso solo eccezionalmente; fermata bus ammessa eccezionalmente e da organizzare in carreggiata;
5. no traffico pesante e trasporti eccezionali in transito;
6. accessi diretti ammessi, con larghezza massima di 6 metri, (7 per transito quotidiano da parte di autoveicoli diversi da autovetture) e raggi di curvatura non superiore a 1 m
7. precedenza in carreggiata da accordare a pedoni e biciclette in caso di assenza di percorsi dedicati e/o marciapiedi in Zona Residenziale;
8. limite di velocità massimo a 30 km/h, con possibilità di riduzione, ricorrendo per definizione una o più delle seguenti condizioni: assenza di marciapiedi, flussi pedonali intensi, attraversamenti non semaforizzati pedonali o ciclabili, frequenti immissioni laterali e intersezioni, , sezione stradale ridotta e traffico promiscuo autoveicoli e velocipedi, accessi di scuole e ospedali o altre strutture con concentrazione di presenza di bambini o anziani, anomali restringimenti, andamenti tortuosi tipici dei nuclei storici, pavimenti sdruciolevoli o curve pericolose;
9. larghezza massima della corsia 3 metri;
10. non obbligo di tracciamento delle linee di margine e non obbligo di tracciamento della mezzera in caso di larghezza complessiva della carreggiata inferiore a 5,50 m;
11. possibili tutti gli interventi di moderazione del traffico.

Itinerari ciclopedonali urbani Fbis :

1. una corsia per senso di marcia;
2. sosta ammessa in tutte le forme normate, anche senza fasce di manovra;
3. traffico pesante e trasporti eccezionali non ammessi;
4. accessi diretti ammessi, con larghezza massima di 6 metri, (7 per transito quotidiano da parte di autoveicoli diversi da autovetture) e raggi di curvatura non superiore a 1 m (2 m per transito quotidiano da parte di autoveicoli diversi da autovetture);
5. limite di velocità massimo a 30 km/h, possibilità di riduzione, ricorrendo per definizione una o più delle seguenti condizioni: assenza di marciapiedi, flussi pedonali intensi,

attraversamenti non semaforizzati pedonali o ciclabili, frequenti immissioni laterali e intersezioni, , sezione stradale ridotta e traffico promiscuo autoveicoli e velocipedi, accessi di scuole e ospedali o altre strutture con concentrazione di presenza di bambini o anziani, anomali restringimenti, andamenti tortuosi tipici dei nuclei storici, pavimenti sdruciolevoli o curve pericolose;

6. larghezza massima della corsia 2,75 metri;
7. possibili tutti gli interventi di moderazione del traffico.

Strade Pedonali (F)

1. velocità massima veicoli eventualmente ammessi 6 km/h.

Strade extraurbane locali Fe1 :

1. una corsia per senso di marcia;
2. no sosta;
3. traffico pesante e trasporti eccezionali non ammessi;
4. sì accessi diretti;
5. con banchina non pavimentata;
6. intersezioni a raso;
7. pedoni su banchina pavimentata, marciapiedi o percorsi ciclopedonali separati dalla strada;
8. ciclisti su piste ciclabili o percorsi ciclopedonali separati dalla strada, possibilità di biciclette in carreggiata;
9. attraversamenti pedonali o ciclabili a raso solo se illuminati;
10. limite di velocità massimo 50 km/h;
11. larghezza massima della corsia 3 metri.

Strade extraurbane locali rurali Fe2 :

1. possibilità di trasformazione in strada Fbis;
2. una corsia per senso di marcia;
3. no sosta;
4. traffico pesante e trasporti eccezionali non ammessi;
5. sì accessi diretti;
6. con banchina non pavimentata;
7. intersezioni a raso;
8. pedoni su banchina pavimentata o marciapiedi
9. ciclisti in carreggiata;
10. attraversamenti pedonali o ciclabili a raso solo se illuminati;
11. limite di velocità massimo 50 km/h con possibilità di riduzione;
12. larghezza massima della corsia 3 metri;

Itinerari ciclopedonali extraurbani Fbis :

1. una corsia per senso di marcia;
2. no sosta;
3. traffico pesante e trasporti eccezionali non ammessi;
4. si accessi diretti;
5. con banchina non pavimentata;
6. intersezioni a raso;
7. pedoni su strada;
8. ciclisti su strada;
9. limite di velocità massimo 30 km/h;
10. larghezza massima della corsia 2,75 metri.

ART. 3.2 CARATTERISTICHE GEOMETRICHE E FUNZIONALI DELLE PERIMETRAZIONI

A seguire sono specificati i criteri attuativi e gli elementi caratterizzanti delle perimetrazioni definite nell'Art.2.5 che assumono particolare rilevanza nel nuovo PGTU per la nuova classifica funzionale delle strade.

Centro abitato

Regolamentato secondo le indicazioni dell'art. 7 del Codice della Strada

Zona Protezione di Qualità dell'Aria.

Valgono le limitazioni di traffico emesse dal Comune

- le **zone a traffico limitato (ZTL)**, in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati a fasce orarie prestabilite e/o a particolari categorie di veicoli. In tali zone il transito e la sosta sono vietati a tutti i veicoli, ad eccezione di quelli autorizzati che possono circolare e/o sostare all'interno della sola zona cui il permesso si riferisce;
- i **quartieri** perimetrano la suddivisione del territorio comunale in 54 zone dotate di specifica identità territoriale e autonome centralità nell'insediamento dei servizi, dal punto di vista della mobilità sono la dimensione di analisi ottimale su cui verificare l'incidenza del traffico parassitario e la perimetrazione delle zone 30 e delle zone residenziali, non sono indicate da segnaletica stradale;
- le **“zone 30” (Z30)** (Zone a velocità limitata⁸) e **“isole ambientali”**, (così come definite nelle direttive ministeriali per la redazione dei PUT), sono insiemi omogenei di strade locali, perimetrati da viabilità di rango superiore, finalizzate al recupero della vivibilità degli spazi urbani, all'eliminazione del traffico parassitario e alla sicurezza degli utenti vulnerabili. Si tratta di comparti comprendenti più vie e piazze, nelle quali, per

⁸ Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 - "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada", art. 135 comma 14

particolari motivi legati alla natura degli insediamenti, alla morfologia della rete, alla vulnerabilità ambientale e/o alla sicurezza, è possibile e opportuno adottare un limite generalizzato di velocità non superiore a 30 km/h;

- le **"zone residenziali"**⁹ e le **"zone a pedonalità privilegiata"**,¹⁰ (così come definite nelle direttive ministeriali per la redazione dei PUT), sono i sub-comparti delle zone 30 comprendenti più vie e piazza ad uso abitativo, di commercio di vicinato o di attività decentrate di servizio, dove le esigenze (e le modalità) di circolazione di pedoni e ciclisti divengono prevalenti rispetto a quelle dei veicoli motorizzati e che a tal fine vanno specificatamente attrezzati. In esse vige la precedenza dei pedoni rispetto ai veicoli e si adotta il limite di velocità di 20 km/h;
- le **zone e aree pedonali (AP)**, sono le strade e le piazze interdette alla circolazione dei veicoli. I velocipedi vi sono di norma ammessi, salvo esplicita indicazione di divieto. Per tutti i veicoli, qualora ammessi, vige il limite di velocità di 6 km/h (passo d'uomo);
- le **zone industriali**, sono i comparti, non necessariamente indicati da segnaletica stradale, caratterizzati in via prevalente da funzioni produttive e logistiche, dove la forte presenza di veicoli pesanti in circolazione, manovra e sosta determina condizioni particolari per la sicurezza della circolazione. In tali aree valgono pertanto le stesse regole delle "zone 30".

Città 30

Con Città 30 si definisce un perimetro entro al quale sono presenti solo strade di categoria E e F, in cui ricorrono una o più tra le seguenti condizioni, verificate per ognuna delle strade interessate:

- assenza di marciapiedi e/o movimento pedonale intenso;
- attraversamenti non semaforizzati, in strade ad alta frequentazione di pedoni e ciclisti;
- anomali restringimenti delle sezioni stradali;
- andamenti planimetrici tortuosi tipici di nuclei storici e di vecchi centri abitati, nonché reticoli stradali con frequenti intersezioni;
- frequenza di ingressi e uscite carrabili (e non), da fabbriche, stabilimenti, asili, scuole, campi sportivi, parchi gioco, luoghi di culto, ospedali, musei;
- pavimentazioni sdruciolevoli o curve in vario modo pericolose.

Ed eventualmente ricorrano anche le seguenti condizioni:

- accessi di edifici direttamente sulla strada;
- assenza di marciapiedi;
- percorsi pedonali di spostamento tra la residenza e la scuola.

Nei provvedimenti istitutivi andranno evidenziati:

- i tassi di incidentalità di almeno l'ultimo triennio;

⁹ Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n.285, art. 3 comma 1 punto 58

- la presenza delle condizioni di cui al punto precedente;
- le caratteristiche del contesto urbano, in riferimento alla presenza di immobili storici o di preminente interesse artistico o di unità abitative residenziali;
- gli obiettivi di miglioramento;

verificando nel tempo la permanenza di tali condizioni.

Nelle strade presenti in questa zona sono possibili interventi di moderazione del traffico in ragione della categoria della strada interessata come stabilito dall'Art.3.4 del presente Regolamento.

Zone Di Particolare Rilevanza Urbanistica (ZPRU),

Regolate dal Codice della Strada, il Comune ha la facoltà di riservare, con apposita ordinanza superfici o spazi di sosta per veicoli privati a titolo oneroso.

Zona a Traffico Limitato del centro storico

Per tutte le strade inserite nella ZTL del centro storico possono ricorrere le condizioni di, assenza di marciapiedi, movimento pedonale intenso, attraversamenti non semaforizzati, alta frequentazione di pedoni e ciclisti, anomali restringimenti delle sezioni stradali, andamenti planimetrici tortuosi tipici di nuclei storici e di vecchi centri abitati, nonché reticoli stradali con frequenti intersezioni, frequenza di ingressi e uscite carrabili (e non) da asili, scuole, parchi gioco, luoghi di culto, musei, pavimentazioni sdruciolevoli o curve in vario modo pericolose, accessi di edifici direttamente sulla strada, assenza di marciapiedi e percorsi pedonali di spostamento tra la residenza e la scuola.

Tali condizioni risultano inalterabili nel tempo.

La ZTL del centro storico è istituita con la finalità di tutelare la sicurezza delle persone, in particolare dei residenti e dei pedoni, di migliorare le condizioni ambientali e di tutelare il patrimonio storico e artistico. La velocità massima consentita è di 30 km/h.

Zone 30

Zone che includono più strade su cui vige il limite di velocità non superiore a 30 km/h segnalato sul perimetro della zona stessa.

Zone Residenziali

Le Zone Residenziali si intendono zone *“nelle quali prevale l'esigenza di adattare lo spazio stradale ai volumi costruiti ed alle necessità dei pedoni”*, come indicato nell'Art.3 del Codice della Strada e nel Capitolo 3.5 delle *Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*, quali aree omogenee con viabilità esclusivamente di categoria F a destinazione particolare, residenziale o commerciale, in cui è possibile prevedere il

limite di velocità di 20 km/h. Su queste strade sarà da privilegiare l'uso condiviso dello spazio.

Sulle strade interessate devono ricorrere per definizione una o più tra le seguenti condizioni, verificate per ognuna di esse, richiamati nei provvedimenti istitutivi:

- assenza di marciapiedi e/o movimento pedonale intenso;
- attraversamenti non semaforizzati, in strade ad alta frequentazione di pedoni e ciclisti;
- anomali restringimenti delle sezioni stradali;
- andamenti planimetrici tortuosi tipici di nuclei storici e di vecchi centri abitati, nonché reticoli stradali con frequenti intersezioni;
- frequenza di ingressi e uscite carrabili (e non), da fabbriche, stabilimenti, asili, scuole, campi sportivi, parchi gioco, luoghi di culto, ospedali, musei;
- pavimentazioni sdruciolevoli o curve in vario modo pericolose.

Ed eventualmente ricorrano anche le seguenti condizioni:

- accessi di edifici direttamente sulla strada;
- assenza di marciapiedi;
- percorsi pedonali di spostamento tra la residenza e la scuola.

Nei provvedimenti istitutivi andranno evidenziati:

- i tassi di incidentalità di almeno l'ultimo triennio;
- la presenza delle condizioni di cui al punto precedente;
- le caratteristiche del contesto urbano, in riferimento alla presenza di immobili storici o di preminente interesse artistico o di unità abitative residenziali;
- gli obiettivi di miglioramento;

verificando nel tempo la permanenza di tali condizioni.

Nelle strade presenti in questa zona sono possibili tutti gli interventi di moderazione del traffico.

Aree e strade pedonali

Le aree pedonali sono destinate alla circolazione dei pedoni e dei velocipedi ed eventualmente di altri veicoli esplicitamente autorizzati. La velocità massima dei veicoli deve garantire la sicurezza dei pedoni ed è di 6 km/h.

ART. 3.3 FASCE DI PERTINENZA E DI RISPETTO STRADALE

Ai sensi dell'Art.2, comma 1 del C.d.S., si definisce strada "l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali".

In base all'Art.3, comma 1 del C.d.S. si intende per confine stradale il "limite della proprietà stradale quale risulta dagli atti di acquisizione o delle fasce di esproprio del

progetto approvato; in mancanza, il confine è costituito dal ciglio esterno del fosso di guardia o della cunetta, ove esistenti, o del piede della scarpata se la strada è in rilevato o dal ciglio superiore della scarpata se la strada è in trincea".

Al solo fine della determinazione delle fasce di rispetto stradale più oltre definite, lo strumento urbanistico motivatamente può, anche in presenza di fasce di esproprio estese oltre il corridoio funzionale alla realizzazione della strada, assumere come confine stradale il margine fisico del corpo stradale così come definito al comma precedente, ovvero il bordo esterno del marciapiede o della fascia laterale destinata alla circolazione ciclopeditonale o alla sosta, comprensiva degli elementi di margine e delle eventuali sistemazioni a verde.

Per fascia di pertinenza stradale (Art.3 C.d.S.) si intende la "striscia di terreno compresa tra la carreggiata ed il confine stradale". Tale fascia "è parte della proprietà stradale e può essere utilizzata solo per la realizzazione di altre parti della strada". Essa include di norma gli elementi accessori della carreggiata e concorre a ridurre l'impatto locale delle emissioni inquinanti generate dal traffico veicolare.

Le fasce di pertinenza possono essere inoltre destinate al mantenimento dei livelli di fluidità della circolazione veicolare previsti per ciascun tipo di strada, ed in esse possono pertanto trovare collocazione attrezzature quali banchine e piazzole o corsie per la sosta di emergenza, stalli di sosta e relative corsie di manovra, fermate dei mezzi pubblici e relative pensiline, isole spartitraffico e separatori fisici tra movimenti e soste veicolari, fasce a verde – anche alberate – e piste ciclabili, carreggiate di servizio, marciapiedi e passaggi pedonali di servizio.

Per fascia di rispetto (Art.3 C.d.S.) si intende la "striscia di terreno, esterna al confine stradale, sulla quale esistono vincoli alla realizzazione, da parte dei proprietari del terreno, di costruzioni, recinzioni, piantagioni, depositi e simili".

Le fasce di rispetto per l'edificazione dei centri abitati sono definite, ai sensi dell'Art. 28 del R.d.A. del C.d.S., come le distanze minime dal confine stradale da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle demolizioni integrali e conseguenti ricostruzioni e negli ampliamenti fronteggianti le strade.

Le distanze sono definite dagli Artt. 26, 27 e 28 del R.d.A. del C.d.S. e dall'Art. 1 del Capo C del Regolamento Edilizio del Comune di Reggio Emilia.

Al di fuori dal centro abitato, sono pari a

- 60 m per le autostrade (A);
- 40 m per le strade di tipo B (extraurbane principali),
- 30 m per le strade di tipo C (extraurbane secondarie);
- 20 m per le strade extraurbane locali, fatta eccezione per le strade vicinali.

Tali distanze si dimezzano per le prime tre categorie nelle zone esterne ai centri abitati, ma all'interno delle zone previste come edificabili o trasformabili dallo strumento urbanistico convenzionato, ovvero oggetto di strumenti urbanistici attuativi già esecutivi.

All'interno dei centri abitati le fasce di rispetto sono fissate in:

- 30 m per le strade di tipo A;

- 20 m per le strade di tipo D (urbane di scorrimento).

Il Regolamento Edilizio stabilisce in 10 m la fascia minima di rispetto per le strade non classificate o per le quali il R.d.A. non definisce fascia, sia all'interno che fuori dal centro abitato.

Le rampe ed i raccordi tra strade di diverse categorie appartengono, ai fini della determinazione delle fasce di rispetto, alla categoria più bassa tra quelle raccordate.

In corrispondenza di intersezioni stradali a raso fuori dai centri abitati, alle fasce di rispetto sopraindicate si deve aggiungere l'area di visibilità determinata dal triangolo avente due lati sugli allineamenti delimitanti le fasce di rispetto, la cui lunghezza misurata a partire dal punto di intersezione degli allineamenti stessi sia pari al doppio delle distanze stabilite nel regolamento a seconda del tipo di strada, e il terzo lato costituito dal segmento congiungente i punti estremi.

In assenza di definizione delle fasce di rispetto, occorre comunque garantire le distanze di visibilità necessarie per la sicurezza della circolazione.

ART.3.4 DISPOSITIVI DI MODERAZIONE DEL TRAFFICO

Con *dispositivo di moderazione del traffico* si intende ogni elemento della carreggiata stradale, finalizzato alla limitazione della velocità di marcia dei veicoli, alla fluidificazione lenta del traffico ed all'incentivazione di una condotta di guida tranquilla, attenta e rispettosa degli altri utenti della strada. Va considerato in ogni caso che:

- il principale dispositivo di moderazione del traffico consiste nel contenimento della larghezza della corsia di traffico nei limiti indicati dal presente Regolamento per le differenti tipologie di strade e velocità massime consentite;
- i dispositivi di moderazione del traffico successivamente indicati vanno applicati, salvo eccezioni, solo a seguito del corretto dimensionamento della corsia di traffico.

I dispositivi di moderazione del traffico si classificano nelle tipologie seguenti:

- bande trasversali, costituite da strisce ad effetto ottico, acustico o vibratorio ottenibili con segnaletica o inserti orizzontali o ancora trattamenti delle superfici (scarificazioni), pavimentazioni differenziate e fasce polifunzionali transitabili;
- sfalsamenti verticali della carreggiata, comprendenti dossi, cuscini berlinesi, attraversamenti pedonali e platee rialzate, *places traversantes*; restringimenti e disassamenti della carreggiata, comprendenti restringimenti laterali simmetrici (pinch point) o sfalsati e chicanes, che possono essere o meno associati a istituzione di sensi unici alternati;
- dispositivi per la sicurezza dei percorsi e degli attraversamenti pedonali, quali avanzamento dei marciapiedi, isole spartitraffico / isole salvagente, continuità dei marciapiedi rialzati su innesti di strade laterali;

- dispositivi per la sicurezza delle intersezioni, quali miniroatorie, platee rialzate d'incrocio, risagomatura dei bordi, cul de sac che restano permeabili per la mobilità lenta.

La Parte 3 del presente Regolamento è composta da schede che ne descrivono le caratteristiche, le dimensioni e le modalità d'uso sulle diverse classi di strada.

La collocazione dei dispositivi di moderazione del traffico, qualora isolati, deve essere tale da evitare di costituire un evento inatteso nell'ambiente stradale, garantendo le distanze utili per la percezione dei dispositivi e la conseguente reazione da parte del conducente. Qualora un'intera strada o zona sia moderata, all'interno della stessa è ammessa l'installazione di diverse tipologie di dispositivi di moderazione del traffico, anche in successione, e la segnalazione degli stessi deve essere indicata solo sul perimetro della zona o all'inizio della strada.

Debbono inoltre essere rispettate le prescrizioni che seguono:

- lungo le strade urbane di scorrimento (D), interquartiere (E1) e di quartiere (E2) non sono di regola ammessi dispositivi di moderazione comportanti lo sfalsamento altimetrico della carreggiata (dossi, platee o simili);
- le bande trasversali ad effetto acustico o vibratorio vanno posizionati solo in assenza di recettori sensibili;
- lungo le strade interzonali primarie (E3) gli interventi di moderazione sono consentiti, con velocità di progetto pari a 30 km/h. Possono in particolare essere utilizzati intersezioni ed attraversamenti pedonali rialzati, restringimenti della carreggiata portati puntualmente anche fino a 4,80 m (escluso eventuale cordolo di separazione), *chicanes*.
- lungo le strade locali (Fu1, Fu2, Fbis) gli interventi di moderazione sono consentiti come al precedente punto, con velocità di progetto ridotta a 20 km/h anche su tratti estesi;
- in base all'Art. 179 del Reg. C.d.S. i dossi artificiali possono essere posti in opera solo su strade residenziali, nei parchi pubblici e privati, nei residences, ecc. e vanno realizzati secondo le specifiche dimensionali contenute nello stesso articolo in funzione del limite di velocità di progetto. In dossi possono essere utilizzati solo su strade Fu1 e Fu2 e su strade Fe1 e Fe2 qualora, su queste ultime due, sia presente il limite di velocità di 50 km/h e l'illuminazione pubblica.

I dispositivi di moderazione del traffico debbono essere sempre dimensionati, con riferimento alla categoria dell'asse stradale ed alla corrispondente velocità di progetto, in base al volume di traffico ed alla sua composizione attesa. Qualora l'asse stradale sia interessato da itinerari di trasporto pubblico e/o collettivo, è necessaria una verifica di congruenza con le geometrie dei mezzi autorizzati ad operare su tali itinerari. La Parte 3 del Regolamento fornisce indicazioni utili per il dimensionamento e la collocazione dei diversi dispositivi.

La distanza (indicativa) tra gli elementi di moderazione in funzione della velocità massima desiderata e della velocità di impegno del dispositivo rallentatore è la seguente¹⁰:

	Velocità desiderata	Distanza fra elementi
Distanza tra successivi elementi di moderazione del traffico in funzione della velocità desiderata	50 km/h	250 m
	40 km/h	150 m
	30 km/h	75 m
	10 km/h	20 m

Nel caso di assi percorsi da linee di trasporto pubblico i dispositivi di moderazione del traffico comportanti sfalsamenti altimetrici sono ammessi solo adottando tipologie e/o accorgimenti costruttivi che ne limitino l'impatto sulla circolazione di tali mezzi e sul **comfort** dei passeggeri: pendenza delle rampe massima del 6-8% e tratto piano superiore della pedana di lunghezza pari all'interasse dei mezzi in transito.

ART.3.5 DISCIPLINA DELLA SOSTA

La sosta è regolata sulla base dell'art. 157 del Codice della Strada.

In tutte le strade e/o piazze, in cui la sosta è regolata da segnaletica orizzontale e/o verticale, la sosta al di fuori degli stalli segnalati non è ammessa.

Le aree di sosta sono identificate da segnaletica orizzontale, che definisce le dimensioni degli stalli e il loro orientamento rispetto alla strada, e da segnaletica verticale, che identifica la presenza di uno o più stalli di sosta con eventuali limitazioni e/o riserve segnalate nel pannello integrativo e/o con segnaletica orizzontale.

Gli stalli di sosta possono altresì essere individuati anche solo con la segnaletica orizzontale. La segnaletica orizzontale può essere sostituita da materiali diversi da vernice da segnaletica anche puntuali (borchie, punti, materiali naturali, delimitazione dei soli angoli...).

I veicoli che eccedano le dimensioni degli stalli non possono sostare in modo da occupare parti di marciapiede, spazi di manovra, corsie di transito veicolare e ciclopedonale.

In assenza di segnaletica, valgono le regole generali dell'art. 157 del Codice della Strada, con particolare riferimento al divieto di sosta anche parziale su banchine, marciapiedi, spazi ciclopedonali, corsie e piste ciclabili.

¹⁰ La determinazione del rapporto funzionale tra geometrie dei dispositivi di rallentamento e velocità indotta ai veicoli in transito è trattata in molti manuali di settore. Questo prospetto è estratto dal Capitolo A1.2.2 delle Linee Guida per la redazione dei Piani della Sicurezza Stradale Urbana del Ministero LL.PP. Il più completo tuttavia resta sempre lo storico manuale olandese CROW - ASVV Aanbevelingen coor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwdekom agg. 2004. Segnaliamo per la loro praticità d'uso le norme svizzere, ed in particolare la SN 640 284 per quanto riguarda il dimensionamento delle chicanes.

Nelle strade Fu, in assenza di marciapiedi, laddove siano presenti il limite di velocità non superiore a 30 km/h ed elementi di moderazione del traffico, la sosta delle automobili può essere addossata al margine esterno della strada, intendendosi la stessa percorribile in sicurezza da parte dei pedoni.

La sosta veicolare è regolamentata come di seguito indicato.

- Strade di tipo A: non ammessa.
- Strade di scorrimento (D): ammessa solo su spazi esterni e con punti concentrati di ingresso/uscita.
- Strade interquartiere E1: ammessa solo su spazi esterni e con punti concentrati di ingresso/uscita, Strade di quartiere E2, strade interzonali primarie E3 e strade Ebis: sosta ammessa in linea con fascia di manovra per la sosta di almeno 0,50 metri; distanza minima della sosta dalle intersezioni e dalle strisce pedonali è di 5 metri e va delimitata con opportune estensioni dei marciapiedi ("bulbs").
- Strade urbane locali Fu1, Strade urbane locali protette Fu2 e Itinerari ciclopeditoni urbani Fu bis: ammessa, in linea, a 45° (a spina) e 90° (a pettine). Le fasce di manovra possono essere non presenti. La distanza minima della sosta dalle intersezioni è di 5 metri e va delimitata con opportuni golfi, dissuasori e/o segnaletica orizzontale. La sosta può essere disposta in carreggiata in posizione alternata sui due lati della strada, mantenendo comunque sempre una corsia di transito libera.

In presenza di piste ciclabili su corsia riservata in carreggiata, la sosta va frapposta tra la corsia ciclabile e la carreggiata, con opportuni franchi per l'apertura delle portiere. Non è ammessa la sosta a bordo strada esterna rispetto alla pista ciclabile su corsia riservata.

In presenza di corsie ciclabili, non è ammessa la localizzazione di sosta a spina (45°) o a pettine (90°) se non creando una fascia libera di almeno 2 m tra il limite esterno della corsia ciclabile e gli stalli di sosta. La sosta in linea è ammessa garantendo sempre un franco minimo di almeno 0,50 m tra la corsia ciclabile e gli stalli di sosta.

In presenza di attraversamenti pedonali, la sosta va interrotta almeno 5 m prima delle strisce pedonali sulle strade di classe E3 o superiori e almeno 2,5 m prima sulle strade di classe inferiore. È auspicabile l'avanzamento del marciapiede verso la carreggiata ("bulbs") e l'installazione di arredi/dispositivi dissuasori della sosta nell'area di approdo dell'attraversamento.

Lungo le strade urbane di scorrimento D le aree di sosta separate dalla carreggiata debbono essere connesse tramite strade di servizio dotate di corsie di accelerazione e decelerazione, rispondenti ai requisiti di sicurezza della circolazione ciclabile di cui all'Art. 3.1.

Lungo le strade locali (F/Fbis) è ammessa la realizzazione di «**strade parcheggio**», con sosta anche in mezz'ora. Tali interventi non sono ammessi in presenza del transito del mezzo pubblico.

La **sosta dei veicoli commerciali a tre o più assi**, degli autotreni, degli autoarticolati, dei rimorchi isolati e degli autobus è vietata negli stalli per autovetture e lungo tutte le strade

urbane che non ricadano nelle zone perimetrate come industriali, se non nelle aree ad essi espressamente dedicate.

ART.3.6 CIRCOLAZIONE E FERMATA DEI MEZZI DI TRASPORTO PUBBLICO

La circolazione dei mezzi di trasporto pubblico è ammessa su tutte le classi di strada, ad esclusione delle strade Fu2 e Fbis¹¹, salvo tratti di raccordo e l'accesso ai capolinea. Le fermate di tali mezzi sono così regolate.

- Strade di scorrimento D e strade interquartiere E1: ammesse solo con golfi della lunghezza del mezzo più ingombrante in uso, dotati di adeguati raccordi per la decelerazione/accelerazione (min 12 metri per parte) come definito dal C.d.S.
- Strade di quartiere ed inferiori E e F: ammesse e da organizzare preferibilmente in carreggiata, in particolare all'interno della Città 30.

In presenza di sosta lungo strada è opportuno prevedere l'avanzamento del marciapiede in corrispondenza della fermata per evitare soste improprie di veicoli nella zona di fermata.

In presenza di corsie ciclabili o piste ciclabili su corsia riservata, queste vanno interrotte in corrispondenza della fermata bus.

In presenza di percorsi ciclabili contigui al marciapiede va valutata l'opzione di far passare il percorso sul retro dello spazio di attesa della fermata bus e dell'eventuale pensilina, in modo da non creare conflitto tra la zona di attesa/salita/discesa dei pedoni e le biciclette. Qualora questo non sia possibile per mancanza di spazi, andranno adottati opportuni accorgimenti (colorazioni, strisce pedonali, segnaletica specifica a terra, ...) per segnalare la zona di conflitto pedoni/ciclisti, nella quale i pedoni hanno priorità.

Tutte le fermate devono essere attrezzate con percorsi di adduzione ed attraversamento pedonale, possibilmente protetto, da collocarsi in coda al bus in sosta. Nel caso l'attraversamento pedonale debba essere posizionato in testa al bus in sosta, esso va obbligatoriamente protetto con isola spartitraffico che impedisca il superamento del bus in sosta da parte dei veicoli alle sue spalle.

E' sempre utile provvedere alla collocazione di un adeguato numero di **rastrelliere** per la sosta delle biciclette nei pressi della fermata.

Le **corsie riservate al trasporto pubblico** di linea possono essere riservate esclusivamente ai mezzi di linea o aperte anche alla circolazione di taxi ed N.C.C., mezzi di soccorso, veicoli di pubblica utilità e ai veicoli con contrassegno handicap.

Il codice della strada (art. 7 lettere i) prevede la possibilità di riservare strade alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto. Questa tipologia di infrastrutture non prevede la possibilità di circolazione da parte delle biciclette.

¹¹ In base alle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico", Paragrafo 3.1.1 Classifica funzionale delle strade, sulle strade locali "non è comunque ammessa la circolazione dei mezzi di trasporto pubblico collettivo".

Tuttavia, il codice (all'art. 6, c. 4, lett. c) prevede anche la differente e più ampia possibilità di "riservare corsie ...a determinate categorie di veicoli", applicabile sulle strade urbane in virtù del combinato disposto con l'art. 7, c. 1, lett. a).

Le "categorie di veicoli" a cui riservare la circolazione in una corsia ben possono comprendere sia mezzi di trasporto pubblico, che biciclette e altre tipologie di veicoli.

Esse debbono, ovunque possibile, essere aperte al transito delle biciclette. A tal fine l'ampiezza utile della corsia da 3,50 m può essere incrementata in funzione del flusso ciclabile atteso fino a 4,00 m. La pavimentazione della fascia destra della corsia deve inoltre essere rigorosamente libera da ogni elemento di potenziale disturbo per il transito delle biciclette (tombini, caditoie ecc.) e perfettamente mantenuta.

ART.3.7 MOBILITÀ PEDONALE E CIRCOLAZIONE DISABILI

Sulle strade di categoria D la circolazione dei pedoni non è ammessa. Laddove necessaria, deve essere garantita attraverso la realizzazione di percorsi loro dedicati, esterni e separati dalla strada principale. L'attraversamento dei pedoni può essere solo su livelli differenti da quello stradale.

Le strade urbane di categoria E non provviste di marciapiede e per le quali, per ragioni tecniche e/o di opportunità, essi non siano previsti/realizzabili, devono essere sottoposte a limiti di velocità di 30 km/h a meno che non esista una strada di servizio complanare utilizzabile dai pedoni dotata di marciapiedi o a 30 km/h. Gli attraversamenti devono essere realizzati in osservanza alle specifiche prescrizioni di sottocategoria.

Tutte le strade urbane non classificate come strade locali (F ed Fbis) debbono essere provviste su entrambi i lati di marciapiede o di altra attrezzatura equivalente (banchina pavimentata, percorso pedonale protetto). Solo eccezionalmente e motivatamente il marciapiede potrà essere previsto su uno solo dei due lati.

Solo per le **strade locali F o Fbis** è ammessa l'assenza di marciapiedi qualora la strada sia classificata con limite non superiore a 30 km/h; in caso di presenza di sosta ed elementi di moderazione del traffico, la sosta delle automobili può essere addossata al margine esterno della strada, intendendosi la stessa percorribile in sicurezza da parte dei pedoni.

La **larghezza dei marciapiedi e dei percorsi pedonali** protetti va comunque commisurata all'intensità del flusso pedonale previsto ancor prima che alla classe di strada, e non può risultare inferiore ai valori che seguono, espressi in metri e misurati al netto di eventuali fasce continue a verde:

Classe di strada	Larghezza marciapiede (m)	
	Strada nuova	Strada esistente
D - Strada di scorrimento	3,00 *	2,00
E1 - Strada interquartiere	2,50 *	2,00
E2 - Strada di quartiere	2,50	2,00
E3 – Strada interzonale primaria	2,20	1,75
Ebis – Strada urbana ciclabile	2,20	1,75
Fu1 – Strada locale interzonale secondaria	2,20	1,75
Fu2 – Strada locale	1,80	1,50
Fbis – Itinerario ciclabile	1,80	1,50

* riducibile a 1,50 m nel caso di percorsi pedonali separati perfettamente alternativi

Occorre dare continuità ai marciapiedi rialzati lungo le strade di quartiere o di classe superiore in corrispondenza delle intersezioni con strade laterali locali dove queste costituiscano l'ingresso in Zone Residenziali.

Ai sensi dell'art.1 D.P.R. 24 luglio 1996, n.503, per **barriera architettonica** si intendono

- gli ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque ed in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea;
- gli ostacoli che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di spazi, attrezzature e componenti;
- la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo ed in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per gli ipoacustici.

Ai sensi dell'art.4 D.P.R. 24 luglio 1996, n.503, all'interno dei principali spazi pubblici urbani deve essere collocato almeno un percorso accessibile in grado di consentire l'uso dei servizi, le relazioni sociali e la fruizione ambientale anche alle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale. Ove necessario, tali percorsi dovranno includere impianti di sollevamento.

La **larghezza utile per il transito dei pedoni**, al netto dell'ingombro degli eventuali ostacoli o elementi di arredo, quali pali, lampioni o simili, deve essere di almeno 1,5 metri e, solo eccezionalmente e non mai sistematicamente, può scendere a 1,0 m.

Lungo i percorsi pedonali non possono essere collocati **ostacoli sospesi** ad altezze inferiori ai 2,20 m. Le cassette della posta e gli altri elementi sospesi, collocati lungo i percorsi pedonali ad altezza superiore a 95 cm, debbono essere segnalati con pavimentazione tattile collocata sulla proiezione al suolo aumentata di 60 cm.

Le **barriere parapedoni** (archetti) possono essere collocate solo longitudinalmente al percorso pedonale o ciclopeditonale o ciclabile come rafforzativo della separazione tra il percorso e la corsia carrabile. La collocazione trasversale è ammessa solo come elemento di termine di un percorso pedonale, ciclopeditonale o ciclabile a fronte di un ostacolo fisico invalicabile e pericoloso. I parapedoni di altezza superiore ai 95 cm devono essere dotati di elemento trasversale, collocato tra i 20 ed i 40 cm dal suolo.

Lungo i percorsi pedonali accessibili di collegamento fra i principali spazi pubblici urbani deve essere verificata la continuità dei percorsi percorsi-guida naturali per non vedenti ed

ipovedenti, integrandola ove necessario con percorsi artificiali anche per segnalare gli ostacoli esistenti ed orientare gli attraversamenti.

I marciapiedi e gli altri percorsi pedonali non debbono presentare **asperità e dislivelli** non raccordati superiori a 1,5 cm, né pendenza superiore al 5%. Qualora tali valori vengano superati, debbono essere predisposti scivoli per sedie a ruote, dimensionati secondo le normative sull'abbattimento delle barriere architettoniche. Percorsi pedonali con dislivello rispetto al piano carrabile maggiore di 20 cm devono essere protetti con parapetti.

In corrispondenza di portici, la larghezza del marciapiede esterno può essere ridotta ad 1,20 m. Laddove i portici offrano una larghezza adeguata (almeno 2,50 m costante) e risultino perfettamente raccordati e privi di barriere architettoniche il marciapiede esterno può essere omissivo.

In tutti i casi in cui non sia tecnicamente possibile realizzare marciapiedi rialzati, nelle strade di categorie E2 ed inferiori, deve essere adottato il limite di velocità di 30 km/h.

Gli **attraversamenti pedonali** a raso delle strade urbane di scorrimento (D) non sono ammessi. Nelle strade interquartiere (E1) sono ammessi solo se semaforizzati. Sulle altre strade gli attraversamenti sono ammessi di lunghezza mai superiore a 7 metri, calcolati da marciapiede a marciapiede o da marciapiede a isola salvagente. Qualora le strade abbiano larghezza superiore, le corsie di transito vanno ristrette in corrispondenza degli attraversamenti pedonali. Nelle strade di quartiere E2 gli attraversamenti debbono essere dotati di isola salvagente centrale di larghezza minima pari ad 1,50 m, o di altra protezione equivalente o semaforizzati. In caso di strade a più corsie per senso di marcia gli attraversamenti non semaforizzati devono sempre prevedere isole salvagenti in modo che nessun tratto di attraversamento risulti superiore a 7 metri. In corrispondenza di scuole e ospedali sono sempre ammessi attraversamenti su platea rialzata. Gli attraversamenti pedonali di vie o accessi laterali di categoria inferiore a quelli della strada a cui il marciapiede è affiancato devono essere su platea rialzata, mantenendo la continuità altimetrica del percorso pedonale o ciclopedonale. Quanto prescritto per gli attraversamenti pedonali vale in ogni caso anche per attraversamenti ciclabili e ciclopedonali.

In caso di sosta laterale o comunque di carreggiata più ampia di 7 metri (nelle strade a una sola corsia per senso di marcia), in corrispondenza degli attraversamenti il marciapiede va avanzato fino al margine della corsia di transito, allo scopo di migliorare la visibilità tra autoveicoli in marcia e pedoni presenti nelle zone di approdo degli attraversamenti e di ridurre il percorso di attraversamento a beneficio di anziani, bambini e disabili.

ART. 3.8 PRESCRIZIONI PER LA REALIZZAZIONE DI INFRASTRUTTURE CICLABILI

La circolazione dei velocipedi è organizzata sulla base delle indicazioni contenute nel Biciplan 2024, sia per quanto riguarda le infrastrutture dedicate, sia per quanto riguarda la circolazione in promiscuo con autoveicoli o pedoni, attraverso l'identificazione di itinerari, reti e tipologie di infrastruttura ciclabile.

Le tipologie di infrastrutture ciclabili sono definite nel Biciplan 2024 e dall'art. 2.7 e variano a seconda delle caratteristiche della strada. Esse costituiscono itinerari ciclabili che in alcuni casi assumono al rango di rete ciclabile primaria, a cui appartengono le superciclabili, le greenway e le ciclovie urbane

In generale e con riferimento specifico alla tipologia delle strade indicata nel D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285, si determinano i seguenti criteri e le seguenti prescrizioni.

Strade extraurbane secondarie C1 e strade urbane di scorrimento D

La circolazione dei ciclisti è ammessa in assenza di pista ciclabile.

La realizzazione di infrastrutture ciclabili ad uso esclusivo o condiviso con i pedoni può avvenire solo, esternamente alla carreggiata, possibilmente ad opportuna distanza dalla strada, su autonoma piattaforma separata anche da una striscia di verde (ed eventuale alberatura), salvo nei tratti in cui la presenza di edifici a bordo strada limiti lo spazio disponibile. Le superciclabili devono avere larghezza di almeno 3,5 metri per le due direzioni, 2,50 m se monodirezione e non in uso promiscuo con i pedoni.

Gli attraversamenti vanno sfalsati rispetto alla strada da attraversare nelle strade D o semaforizzati per le strade C1.; .

Nelle intersezioni stradali a livelli sfalsati, possibili lungo le strade di categoria D, le corsie di accelerazione e decelerazione sono ammesse solo in assenza di traffico ciclistico, esse richiedono pertanto l'esistenza di piste ciclabili separate realizzate a standard pieno.

Nelle categorie di strade D possono essere ammesse, anche in assenza di piste ciclabili separate a standard pieno, pseudocorsie di ingresso/uscita da utilizzarsi in particolare per l'accesso a spazi laterali esterni (aree di sosta, controstrade ecc.)¹². Le corsie separate di svolta a destra, da utilizzarsi solo se effettivamente necessarie, vanno raccordate utilizzando le geometrie viste per le pseudocorsie.

Nelle rotonde di grandi dimensioni (diametro superiore a 40 m) vanno previsti percorsi ciclabili separati dall'anello circolatorio.

Strade extraurbane secondarie di distribuzione C2 e strade extraurbane secondarie di zona C3

La circolazione dei ciclisti è ammessa in assenza di pista ciclabile.

La realizzazione di infrastrutture ciclabili ad uso esclusivo o condiviso con i pedoni può avvenire solo con le tipologie in sede propria o pista ciclabile monodirezionale su strada in corsia riservata. La separazione è sempre opportuno avvenga interponendo una fascia verde e o un fosso, ed eventualmente l'alberatura.

La priorità della ciclabile sulle immissioni laterali è la stessa della strada a cui è affiancata. Qualora l'infrastruttura ciclabile sia monodirezionale, per massimizzare la visibilità dei

¹² La pseudocorsia in uscita, che consente una deviazione graduale del veicolo dalla linea di marcia normale sino all'imbocco della corsia esterna, va in tali casi tracciata con inclinazione 1/10 per una larghezza utile di 2,5, il che porta ad una lunghezza di 25 metri. In ingresso la lunghezza va limitata a 20 metri.

ciclisti, in prossimità delle intersezioni si può riportare la corsia ciclabile in carreggiata, affiancare l'attraversamento ciclabile alla strada davanti alla linea di arresto della strada secondaria. Le superciclabili devono avere larghezza di almeno 3,5 metri per le due direzioni, 2,50 m se monodirezione e non in uso promiscuo con i pedoni.

Gli attraversamenti ciclabili a raso sono ammessi.

Nelle rotatorie di grandi dimensioni (diametro superiore a 40 m) vanno previsti percorsi ciclabili separati dall'anello circolatorio.

Strade urbane interquartiere E1

La circolazione dei ciclisti è ammessa in assenza di pista ciclabile.

La realizzazione di infrastrutture ciclabili ad uso esclusivo o condiviso con i pedoni deve avvenire preferibilmente con le tipologie in sede propria. Può essere utilizzata la pista ciclabile monodirezionale su strada in corsia riservata. Le superciclabili devono essere di almeno 3,5 metri di larghezza per le due direzioni, 2,50 monodirezione e non in uso promiscuo con i pedoni.

La separazione è sempre opportuno avvenga interponendo una fascia verde e/o un fosso, ed eventualmente l'alberatura.

Gli attraversamenti vanno preferibilmente sfalsati rispetto alla strada da attraversare o semaforizzati. Nelle intersezioni stradali a livelli sfalsati le corsie di accelerazione e decelerazione sono ammesse solo in assenza di traffico ciclistico, esse richiedono pertanto l'esistenza di piste ciclabili separate realizzate a standard pieno.

Nelle categorie di strade E1 possono essere ammesse, anche in assenza di piste ciclabili separate a standard pieno, pseudocorsie di ingresso/uscita da utilizzarsi in particolare per l'accesso a spazi laterali esterni (aree di sosta, controstrade ecc.)¹³. Le corsie separate di svolta a destra, da utilizzarsi solo se effettivamente necessarie, vanno raccordate utilizzando le geometrie viste per le pseudocorsie.

Nelle rotatorie di grandi dimensioni (diametro superiore a 40 m) vanno previsti percorsi ciclabili separati dall'anello circolatorio.

Negli incroci semaforizzati canalizzati la svolta a destra continua degli autoveicoli e/o con fase separata è ammessa solo se delimitata da isola spartitraffico che consenta una adeguata protezione ai ciclisti e ai pedoni. Sono eventualmente ammessi altri specifici dispositivi equivalenti (fasi semaforiche dedicate, zona di attestamento ciclabile o simili).

La realizzazione dell'infrastruttura ciclabile in sede separata o in corsia riservata non può avvenire a scapito di marciapiedi o banchine dedicate ai pedoni. L'utilizzo di infrastrutture ciclabili ad uso esclusivo dei ciclisti è ammissibile solo qualora i pedoni abbiano dedicato un marciapiede di almeno 1 metro su ognuno dei due lati della strada.

¹³ La pseudocorsia in uscita, che consente una deviazione graduale del veicolo dalla linea di marcia normale sino all'imbocco della corsia esterna, va in tali casi tracciata con inclinazione 1/10 per una larghezza utile di 2,5, il che porta ad una lunghezza di 25 metri. In ingresso la lunghezza va limitata a 20 metri.

Strade urbane di quartiere E2 e strade urbane interzonali primarie E3

Le infrastrutture ciclabili devono essere, se possibile, separate da quelle pedonali. La realizzazione di nuove infrastrutture ciclabili deve privilegiare l'uso esclusivo dei ciclisti solo qualora i pedoni abbiano già dedicato un marciapiede di almeno 1 metro su ognuno dei due lati della strada.

Se la sede stradale (intendesi carreggiata e marciapiede ove presente) è di larghezza inferiore a 10,50 metri (escludendo le alberature) è possibile la realizzazione delle corsie ciclabili.

Nei tratti a velocità inferiore a 30 km/h può sempre essere utilizzata la corsia ciclabile, e per i tratti in cui la sezione stradale limitata non permetta di realizzare ciclabili e marciapiedi su entrambi i lati, si può utilizzare la tipologia di strada E bis.

Qualora l'infrastruttura ciclabile appartenga ad un itinerario qualificato come ciclovia urbana o superciclabile è consigliabile usare le tipologie in sede propria salvo che non vi siano specifiche contrindicazioni derivanti dalla numerosità degli accessi laterali.

Per le superciclabili la larghezza deve essere di almeno 3,5 metri per le bidirezionali e 2,5 metri per le monodirezionali e non in uso promiscuo con i pedoni. Per le superciclabili le intersezioni devono essere, laddove possibile, sfalsate su due livelli distinti. Gli attraversamenti di ciclovie, greenway e superciclabili devono essere sempre adeguatamente segnalati con fondo rosso..

Nelle rotatorie la continuità del percorso ciclabile può essere garantita separandolo dalla carreggiata o disegnando una corsia in rotatoria, conformemente al tipo di infrastruttura ciclabile nei rami d'ingresso e uscita.

Negli incroci semaforizzati canalizzati la svolta a destra continua degli autoveicoli e/o con fase separata è ammessa solo se delimitata da isola spartitraffico che consenta una adeguata protezione ai ciclisti e ai pedoni. Sono eventualmente ammessi altri specifici dispositivi equivalenti. Possono essere previste per la sicurezza dei ciclisti specifiche corsie di svolta, zona di attestamento ciclabile, semaforizzazioni con tempi dedicati.

Nei tratti stradali in cui sono presenti ciclovie e superciclabili è utile prevedere una infrastruttura ciclabile riservata e una promiscua con i pedoni (marciapiede ciclopedonale) su entrambi i lati della strada, al fine di permettere al traffico ciclabile locale di poter percorrere tratti della strada stessa in entrambe le direzioni su entrambi i lati.

Le infrastrutture ciclabili in carreggiata devono essere delimitate da cordoli sdraiati che, in caso di pericolo, permettano un agevole passaggio del ciclista verso il marciapiede. Chiusini e caditoie non devono recare alcun disturbo per la circolazione ciclabile entro una fascia di almeno 0,8 metri dal bordo. Non sono ammesse fessure in griglie longitudinali o altri manufatti analoghi posati su superfici accessibili alla circolazione di biciclette o di pedoni con larghezza o diametro maggiore di 2 cm. Se posti lungo una corsia di marcia, gli elementi più lunghi costituenti le griglie vanno disposti perpendicolarmente al senso di marcia.

Strade ciclabili urbane Ebis

Le biciclette possono circolare in carreggiata con priorità sugli autoveicoli. Nelle more dell'aggiornamento del Regolamento di Attuazione del Codice della Strada, per qualificare le strade Ebis possono essere utilizzati i seguenti pittogrammi o segnali già presenti nel Regolamento tali da chiarire i contenuti della norma primaria senza indurre equivoci interpretativi:

- segnali di limite di velocità di 30 km/h o zona 30;
- pittogramma della bicicletta anteposto a quello dell'autoveicolo;
- pittogramma della freccia di direzione
- eventuale segnale di restringimento di carreggiata;
- scritta o segnale di attenzione
- scritta "Strada urbana ciclabile"
- scritta "priorità per i velocipedi" o "priorità per i ciclisti in carreggiata"

Strade locali urbane interzonali secondarie Fu1 e strade locali urbane Fu2

Le infrastrutture ciclabili possono essere promiscue con la circolazione dei veicoli e possibilmente separate da quella dei pedoni.

Per le strade Fu1, la realizzazione di nuove infrastrutture ciclabili deve privilegiare l'uso esclusivo dei ciclisti solo qualora i pedoni abbiano già dedicato un marciapiede di almeno 1 metro su ognuno dei due lati della strada. Le tipologie da privilegiare sono pista e corsia ciclabile in carreggiata.

Per le strade Fu2, la realizzazione di nuove infrastrutture ciclabili deve privilegiare l'uso della circolazione promiscua tra biciclette autoveicoli.

Qualora l'infrastruttura ciclabile appartenga ad un itinerario qualificato come ciclovia urbana, greenway o superciclabile è consigliabile usare le tipologie monodirezionale o bidirezionale in sede propria, salvo non sussistano specifiche controindicazioni derivanti dalla numerosità degli accessi laterali. Nei casi in cui la sezione limitata non permetta di realizzare ciclabili e marciapiedi su entrambi i lati e il passaggio di un itinerario ciclabile primario o la forte presenza di ciclisti lo richieda, deve essere scelta la tipologia di strada Fbis.

Gli attraversamenti di ciclovie, greenway e superciclabili devono essere sempre adeguatamente segnalati con fondo rosso e/o su piattaforma rialzata.

Nelle rotatorie la continuità del percorso ciclabile può essere garantita separandolo dalla carreggiata o disegnando una corsia in rotatoria, conformemente al tipo di infrastruttura ciclabile nei rami d'ingresso e uscita.

Negli incroci semaforizzati canalizzati la svolta a destra continua degli autoveicoli e/o con fase separata è ammessa solo se delimitata da isola spartitraffico che consenta una adeguata protezione ai ciclisti e ai pedoni. Sono eventualmente ammessi altri specifici

dispositivi equivalenti. Possono essere previste per la sicurezza dei ciclisti specifiche corsie di svolta, zona di attestamento ciclabile, semaforizzazioni con tempi dedicati.

Strade locali Fu1 e Fu2 in Zone Residenziali

Le strade urbane locali Fu1 e Fu2 inserite in Zone Residenziali andrebbero trattate, a seguito di specifica progettazione, come spazi condivisi con limite di velocità 20 km/h.

Su queste strade la percorrenza ciclistica è da intendersi sempre a doppio senso, prioritaria rispetto a quella autoveicolare e destinata all'uso di tutto lo spazio stradale. Non sono quindi necessarie specifiche infrastrutture ciclabili e i marciapiedi, qualora esistenti dovrebbero essere ad uso esclusivo dei pedoni, che comunque possono impegnare liberamente la strada.

Strade locali Fu1 e Fu2 in Zone Produttive

Le strade locali inserite all'interno dei comparti produttivi sono spesso utilizzate come aree di manovra di automezzi pesanti, ma mantengono la loro natura di strade secondarie con funzioni legate al microcontesto di scala locale e per questo vanno comunque progettate come Zone 30. Al fine di rendere più visibile la circolazione delle biciclette è consigliabile progettare la strada in modo che la stessa possa avvenire comunque nello spazio stradale, oppure identificare specifici spazi per la circolazione delle biciclette contigui o separati dalle corsie carrabili.

Strade extraurbane locali Fe1 e strade extraurbane locali rurali Fe2

Le infrastrutture ciclabili possono essere promiscue con la circolazione dei veicoli. Possono essere usate le tipologie su carreggiata stradale o in sede propria.

Qualora i flussi di ciclisti/pedoni siano elevati o il percorso faccia parte di una ciclovia urbana, di una greenway o di una superciclabile, la strada va trasformata in Fbis.

Gli attraversamenti di ciclovie, greenway e superciclabili devono essere sempre adeguatamente segnalati con fondo rosso e/o su piattaforma rialzata.

Nelle rotatorie la continuità del percorso ciclabile può essere garantita separandolo dalla carreggiata o disegnando una corsia in rotatoria, conformemente al tipo di infrastruttura ciclabile nei rami d'ingresso e uscita.

Itinerari ciclopeditoni Fbis

Sulle strade classificate come Fbis le biciclette possono circolare in carreggiata con priorità sugli autoveicoli. Nelle more dell'aggiornamento del Regolamento di Attuazione del Codice della Strada, per qualificare le strade Fbis possono essere utilizzati i seguenti pittogrammi o segnali già presenti nel Regolamento tali da chiarire i contenuti della norma primaria senza indurre equivoci interpretativi:

- segnali di limite di velocità di 30 km/h;
- pittogramma della bicicletta anteposto a quello dell'autoveicolo;

- pittrogramma della freccia di direzione
- eventuale segnale di restringimento di carreggiata;
- scritta o segnale di attenzione
- scritta "Itinerario ciclopeditonale"

Strade pedonali e spazi promiscui ciclopeditonali

Nel caso di strade pedonali, come nell'area pedonale del centro storico, la soluzione ottimale è non realizzare alcuna infrastruttura ciclabile specifica e adottare il criterio della condivisione tra pedoni, ciclisti e autoveicoli ammessi, attraverso il limite di velocità di 6 km/h e della precedenza data ai pedoni su tutti gli altri utenti, biciclette incluse.

L'eventuale presenza di marciapiedi (seppur non necessari) nelle strade pedonali va sempre interpretata come ulteriori spazi ad uso dei pedoni, questa volta in modo esclusivo.

Compatibilità delle tipologie di infrastrutture ciclabili in base alla categoria della strada													
	Categoria strada	A	B	C1	C2 C3	D	E1	E2 E3	Fe1 Fe2	Fu1	Fu2	F1 F2 z.i.	parchi
	Tipologia infrastruttura ciclabile												
1	Pista ciclabile monodirezionale su strada	no	no	no	(si)	no	(si)	si	si	si	si	si	no
2	Pista ciclabile bidirezionale su strada	no	no	no	no	no	no	(si)	no	(si)	(si)	(si)	no
3	Corsia ciclabile (fascia ciclabile)	no	no	no	no	no	(si)	(si)	(si)	si	si	(si)	no
4	Corsia ciclabile per doppio senso di marcia (fascia ciclabile)	no	no	no	no	no	no	(si)	no	(si)	si	(si)	no
5	Strada urbana ciclabile (Strada E-bis)	no	no	no	no	no	(si)	si	no	no	no	no	no
6	Itinerario ciclopeditonale (Strada F-bis)	no	no	no	no	no	no	no	si	(si)	si	no	si
7	Area pedonale (zona o isola pedonale)	no	no	no	no	no	no	no	no	(si)	si	no	si
8	Spazio condiviso (woonerf)	no	no	no	no	no	no	no	no	(si)	si	no	no
9	Zona residenziale o zona scolastica	no	no	no	no	no	no	(si)	(si)	(si)	si	(si)	no
10	Corsia ciclabile mono o bidirezionale contigua al marciapiede	no	no	no	no	no	no	si	(si)	(si)	(si)	si	si
11	Pista ciclopeditonale in sede propria (separata dalla carreggiata stradale)	no	si	si	si	si	(si)	(si)	(si)	(si)	(si)	si	si
12	Pista ciclabile monodirezionale in sede propria (separata da carreggiata e marciapiede)	no	si	si	si	si	si	si	(si)	(si)	(si)	si	si
13	Pista ciclabile bidirezionale in sede propria (separata da carreggiata e marciapiede)	no	si	si	si	si	si	si	(si)	(si)	(si)	si	si
14	Sentieri, carraie o strade vicinali non pavimentate	no	si	si	si	no	no	no	si	no	no	no	si

(si) rappresenta una possibilità condizionata, limitata ad alcuni tratti o sconsigliata

La larghezza delle diverse tipologie di itinerario dovrebbe sempre essere proporzionata al flusso ciclabile esistente o potenziale. Le dimensioni indicate dalla normativa sono da

assumere come minimi inderogabili e gli interventi devono perseguire gli standard di qualità indicati nelle "Linee Guida per il sistema regionale della ciclabilità" (L.R. 10/2017), nel Biciplan comunale e nella Parte 2 del presente Regolamento Viario.

Le piste ciclabili bidirezionali in sede propria e le piste ciclabili contigue al marciapiede in sede propria devono avere una sezione utile minima di 2,50 m in tutte le strade e di 3,50 m per le ciclabili della rete strategica del Biciplan.

Le piste ciclabili su corsia riservata devono avere una sezione utile minima di 1,50 m includendo la striscia gialla da 30 cm. Le corsie ciclabili una sezione utile minima di 1,50 m da misurare prendendo la mezzzeria della linea bianca di delimitazione. Per queste due tipologie il minimo può scendere a 1,25 m per le strade E3 e F.

Qualora la pista ciclabile sia ricavata su spazio pedonale, tipicamente su marciapiede, la parte ciclabile deve essere ricavata sul lato adiacente alla carreggiata e delimitata da linea bianca e/o differenziata per tipo di pavimentazione / colorazione della superficie. Può essere ricavata sul lato opposto qualora si presentino entrambi i seguenti casi: in carreggiata sia presente sosta in linea, non siano presenti passi carrai con scarsa visibilità.

Percorsi ciclopeditoni sono ammessi come eccezione per raccordare tratti di percorsi ciclabili esistenti e solo dove i flussi pedonali siano bassi. In ogni caso va garantita la larghezza minima di 3,00 m e la sopraelevazione rispetto alla carreggiata o la separazione con elemento fisico invalicabile come previsto dal D.M. 557/1999.

Gli **incroci semaforizzati** lungo strade con corsia ciclabile in carreggiata vanno, ovunque possibile, attrezzati con zona di attestamento ciclabile. La realizzazione di una zona di attestamento ciclabile unica è sconsigliata nel caso il ramo in questione sia formato da più di una corsia di attestamento all'intersezione con fasi semaforiche diverse tra loro. In questo caso è opportuno inserire a monte della casa avanzata una corsia ciclabile colorata per ogni corsia o gruppo di corsie. Tale dispositivo è realizzabile su strade con una corsia per senso di marcia¹⁴ e con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h nelle quali è presente una pista ciclabile laterale, di norma a destra, o una corsia ciclabile.

Nel caso di **nuovi insediamenti** è ammissibile la previsione di percorsi promiscui pedonali e ciclabili solo all'interno dei parchi, delle aree pedonali, ovvero negli spazi concepiti secondo criteri di moderazione/compatibilizzazione

¹⁴ A tal fine, non devono essere considerate le eventuali corsie specializzate poste soltanto in prossimità del semaforo

Dimensioni minime infrastruttura ciclabile (escluse righe e cordoli)					
	Tipologia infrastruttura ciclabile	larghezza	larghezza superciclabile	fascia separazione	segnaletica
1	Pista ciclabile monodirezionale su strada	1 m	1,5 m	0,5 m	riga bianca + gialla
2	Pista ciclabile bidirezionale su strada	2,5 m	3,5 m	0,5 m	doppio cordolo
3	Corsia ciclabile (fascia ciclabile)	1 m	1,5 m	0,15 m	riga bianca
4	Corsia ciclabile per doppio senso di marcia	1 m	1,5 m	0,5	riga bianca
5	Strada urbana ciclabile (Strada E-bis)	5,5 m massimo	5,5 m massimo	-	Segnaletica verticale e orizzontale
6	Itinerario ciclopedonale (Strada F-bis)	5,5 m massimo	5,5 m massimo	-	Segnaletica verticale e orizzontale
7	Area pedonale (zona o isola pedonale)	-	-	-	Segnaletica verticale e orizzontale
8	Spazio condiviso (woonerf)	-	-	-	Segnaletica verticale e orizzontale
9	Zona residenziale o zona scolastica	-	-	-	Segnaletica verticale e orizzontale
10	Corsia ciclabile mono contigua al marciapiede	1 /2,5 m	no	0,15 m	Riga bianca
11	Pista ciclopedonale in sede propria (separata dalla carreggiata stradale)	2,5 m	no	1 m	Fascia verde
12	Pista ciclabile monodirezionale in sede propria (separata da carreggiata e marciapiede)	1 m	1,5 m	1 m	Fascia verde
13	Pista ciclabile bidirezionale in sede propria (separata da carreggiata e marciapiede)	2,5 m	3,5 m	1 m	Fascia verde
14	Sentieri, carraie o strade vicinali non pavimentate	-	-	-	-

Nell'applicazione delle prescrizioni inserite nel presente articolo per i percorsi ciclabili urbani, in sede progettuale la procedura prevede di seguire questi passaggi logici, improntati a dare priorità agli spazi pedonali e ciclabili rispetto alla carreggiata per gli autoveicoli:

- una volta valutata l'adeguatezza degli spazi per i pedoni, si verifica se esistano gli spazi per realizzare un percorso separato o con corsie monodirezionali da ricavare dalla carreggiata;
- in caso questi spazi non esistano, occorrerà attrezzare la strada per la ciclabilità in promiscuo, con velocità massima di 30 km/h e dispositivi di moderazione del traffico;
- qualora, nella verifica degli spazi, non esistano gli spazi sufficienti per tracciare la linea di mezz'isola per separare le corsie veicolari (rispettando il modulo di corsia esatto previsto dalla norma per la strada in questione), occorre declassare la strada a Ebis, F o Fbis. o considerare alternative di intervento (come l'istituzione di un senso unico).

ART. 3.9 REGOLE PER LA CIRCOLAZIONE DELLE BICICLETTE

La categoria dei velocipedi è definita dall'Art. 50 del Codice della Strada e viene assunta tale per consuetudine anche nel presente Regolamento.

La circolazione delle biciclette avviene su diverse tipologie di infrastruttura ciclabile, aggregate da D.M. 557/1999 in quattro gruppi:

- a) piste ciclabili in sede propria, ad unico o doppio senso di marcia, qualora la sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili;
- b) piste ciclabili su corsia riservata, ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma in destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia, oppure ricavata dal marciapiede, ad unico o doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale; salvo casi particolari, per i quali occorre fornire specifica dimostrazione di validità tecnica della loro adozione ai fini della sicurezza stradale, specialmente con riferimento alla conflittualità su aree di intersezione, non è consentita la realizzazione di piste ciclabili a doppio senso di marcia con corsie ubicate entrambe sullo stesso lato della piattaforma stradale;
- c) percorsi promiscui pedonali e ciclabili;
- d) percorsi promiscui ciclabili e veicolari.

Il ciclista è obbligato all'uso delle piste ciclabili (Art.182, comma 9 C.d.S.¹⁵) qualora rispettino gli standard prescritti dal D.M.557/99 e comunque abbiano una continuità almeno da intersezione a intersezione e vi siano attraversamenti ciclabili per raggiungere l'infrastruttura dedicata qualora questa sia collocata su un solo lato della strada.

Dove gli standard costruttivi dei percorsi non sono rispettati, la circolazione delle biciclette in carreggiata è ovunque ammessa tranne che sulle strade di categoria A e B.

I ciclisti non sono mai obbligati all'uso di percorsi promiscui ciclopedonali (di cui al precedente punto 11). Nelle strade affiancate da questi percorsi le biciclette possono circolare in carreggiata.

Nella rete stradale di proprietà del Comune di Reggio Emilia le condizioni di cui all'Art.182 comma 1 del C.d.S.¹⁶, ricorrono in genere in tutte le strade C3, E bis e F urbane.

¹⁵ che recita "I velocipedi devono transitare sulle piste loro riservate quando esistono, salvo il divieto per particolari categorie di essi, con le modalità stabilite nel Regolamento". In realtà il Regolamento non riporta tali modalità

¹⁶ Il comma recita così: "i ciclisti devono procedere su un'unica fila in tutti i casi i cui le condizioni lo richiedano e, comunque, mai affiancati in numero superiore a due; quando circolano fuori dai centri abitati devono sempre procedere su un'unica fila salvo che uno di essi sia minore di anni dieci e proceda sulla destra dell'altro.

La circolazione di velocipedi diversi da biciclette a due ruote in linea o a propulsione non esclusivamente muscolare può essere inibita per determinate infrastrutture ciclabili, qualora le dimensioni o la presenza di pedoni lo richiedano.

La percorrenza ciclabile contromano **in senso contrario a quanto consentito agli altri veicoli nei sensi unici è ammessa nei seguenti casi e alle seguenti condizioni:**

- **in Zona a Traffico Limitato e in Area Pedonale** là dove indicato dalla segnaletica verticale (tabelle integrative ai divieti di accesso);
- realizzando una **corsia ciclabile per doppio senso ciclabile**, soluzione ammessa sulle strade di categoria E3 e F, a fronte dell'adozione del limite di velocità massimo di 30 km/h.
- in tutti gli altri casi realizzando una pista ciclabile monodirezionale con elemento separatore fisico invalicabile come previsto dalla norma.

Le **corsie preferenziali di bus e taxi** debbono, ovunque possibile, essere aperte al transito delle biciclette, secondo le modalità stabilite nell'Art. 3.6.

Nelle **zone pedonali** e nei percorsi ciclopeditoni promiscui il transito delle biciclette deve svolgersi a velocità ridotta (passo d'uomo).

ART. 3.10 RICOVERO DELLE BICICLETTE

È fatto obbligo di riservare uno spazio adeguato nei cortili o in altre idonee parti comuni dei fabbricati esistenti o di nuova costruzione per il ricovero delle biciclette di chi vi abita o lavora.

Nelle unità edilizie prevalentemente residenziali con 4 o più unità immobiliari deve essere presente un locale condominiale per il deposito delle biciclette e carrozzine, della misura minima di 7 mq per unità edilizia.

Le aree destinate a parcheggio pubblico devono essere dotate di attrezzature per la sosta delle biciclette in un rapporto minimo un posto bici ogni due posti auto, coerentemente con il Regolamento Edilizio (Capo II, Art. 4, Comma 12)

La collocazione di tali attrezzature deve essere in immediata prossimità con i luoghi di destinazione prevalenti.

TITOLO 4 – INTERSEZIONI ED ACCESSI LATERALI

ART. 4.1 DISTANZA TRA LE INTERSEZIONI

Il mantenimento di adeguati livelli di funzionalità per la rete stradale di importanza strategica per la mobilità urbana, quale in particolare è rappresentata dalle strade di categoria A, D, E1 ed E2, richiede di **evitare l'eccessiva densità dei nodi di intersezione con la viabilità di rango inferiore**.

La collocazione, il dimensionamento e la regolazione delle intersezioni stradali deve inoltre risultare coerente con la gerarchia definita in sede di classificazione funzionale della rete viaria e rispettare il D.M. 19 aprile 2006 Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali, di cui si riporta a seguire la Figura 3 che schematizza l'organizzazione delle intersezioni ammessa per le diverse categorie di strada.

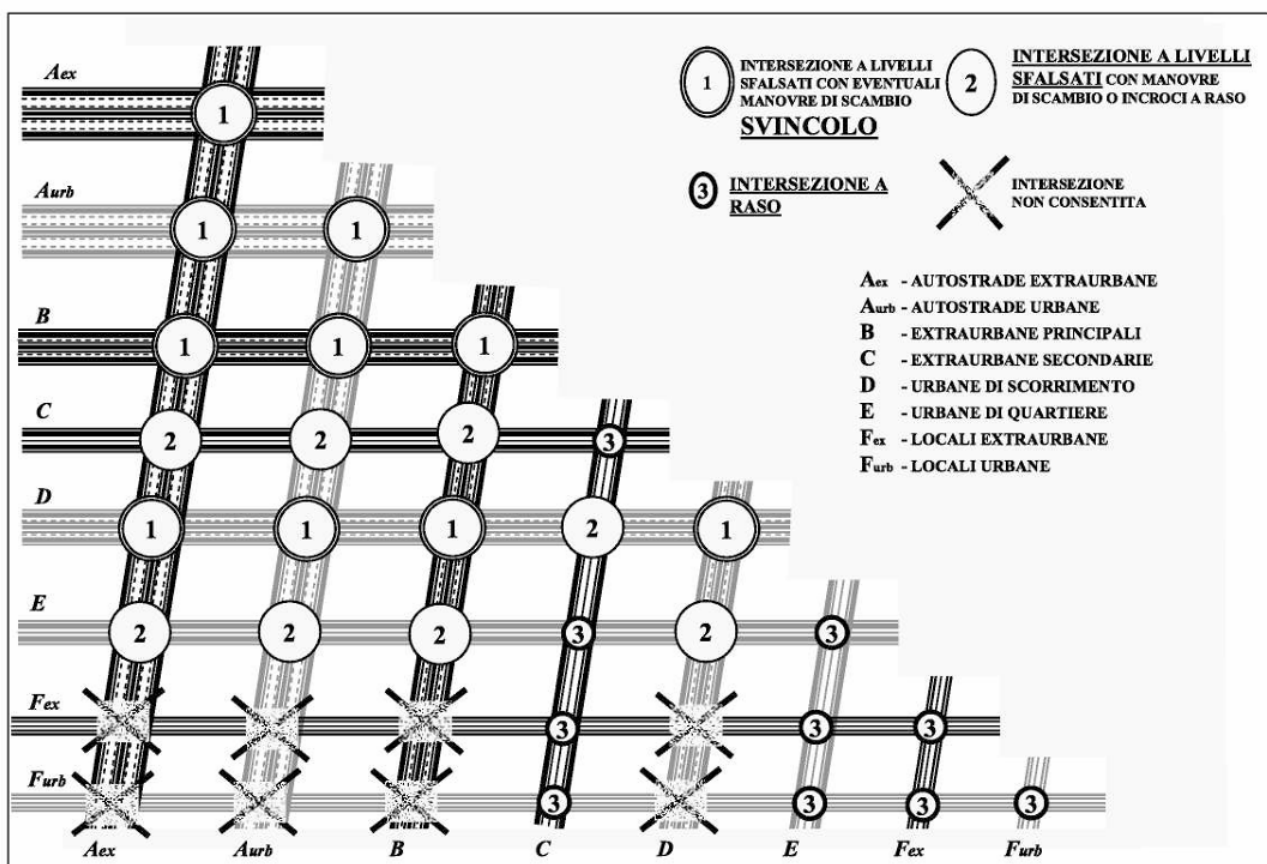


Figura 3 - Organizzazione delle reti stradali e definizione delle intersezioni ammesse (come livelli minimi).

Fatto salvo il caso di nodi di traffico complessi, risolti attraverso l'accostamento di più intersezioni, la distanza tra due intersezioni successive deve di norma risultare almeno pari ai valori che seguono:

Categoria	Tipo di strada	Distanza minima [m]
A	autostrada urbana	800
D	strada di scorrimento	500
E1	strada interquartiere	200
E2	strada di quartiere	100
E3	strada interzonale primaria	50
altre	strada interzonale secondaria	n.d.

Il Decreto Ministeriale del 19 aprile 2006, "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali", stabilisce che la distanza minima tra intersezioni contigue in ambito extraurbano dovrebbe essere di almeno 500 metri.

Le distanze indicate si riferiscono alle strade di nuova costruzione; l'adeguamento delle situazioni preesistenti può tuttavia giustificare la chiusura degli accessi di alcune strade di categoria inferiore.

ART. 4.2 AREE DI VISIBILITÀ

Nella costruzione delle strade e delle intersezioni l'esistenza di opportune visuali libere costituisce primaria e inderogabile condizione di sicurezza della circolazione.

Secondo le Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade, la distanza di visibilità per l'arresto è pari allo spazio minimo necessario perché un conducente possa arrestare il veicolo in condizione di sicurezza davanti a un ostacolo imprevisto. Questa distanza va confrontata con la visuale libera che il conducente riesce ad avere davanti a sé anche quando si avvicina ad un'intersezione.

In base al Capitolo 4.6 delle Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni (Distanze di visibilità nelle intersezioni a raso), le regole da rispettare sono diverse per le traiettorie prioritarie e le manovre non prioritarie.

Per le traiettorie prioritarie si devono mantenere all'interno dell'area di intersezione le medesime condizioni di visibilità previste dalla specifica normativa per le arterie stradali.

Per le manovre non prioritarie le verifiche vanno sviluppate secondo il criterio dei triangoli di visibilità relativi ai punti di conflitto di intersezione generati dalle correnti veicolari.

Il lato maggiore del triangolo di visibilità viene rappresentato dalla distanza di visibilità principale D , data dall'espressione $D = v * t$, in cui

v = velocità di riferimento [m/s]

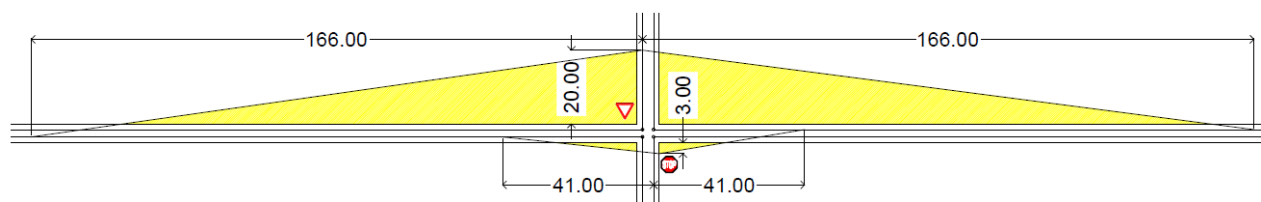
t = tempo di manovra pari a 12 s per regolazioni a precedenza e a 6 s per intersezioni con stop; questi tempi vanno maggiorati di un s per ogni punto percentuale di pendenza del ramo secondario superiore al 2%.

La tabella riporta valori esemplificativi di "D" per velocità di riferimento di 50 e 30 km/h sulla strada principale.

Velocità di approccio (km/h)	Precedenza	Stop
50 km/h	166 m	41 m
30 km/h	100 m	25 m

Il lato minore del triangolo di visibilità sarà commisurato ad una distanza d di 20 m dal ciglio della strada principale per le intersezioni regolate da precedenza, e di 3 m dalla linea di arresto per quelle regolate da stop.

All'interno del triangolo di visibilità così costruito non devono esistere ostacoli alla continua e diretta visione reciproca dei veicoli afferenti al punto di intersezione. Si considerano ostacoli per la visibilità oggetti isolati aventi la massima dimensione planimetrica superiore a 0,8 m.

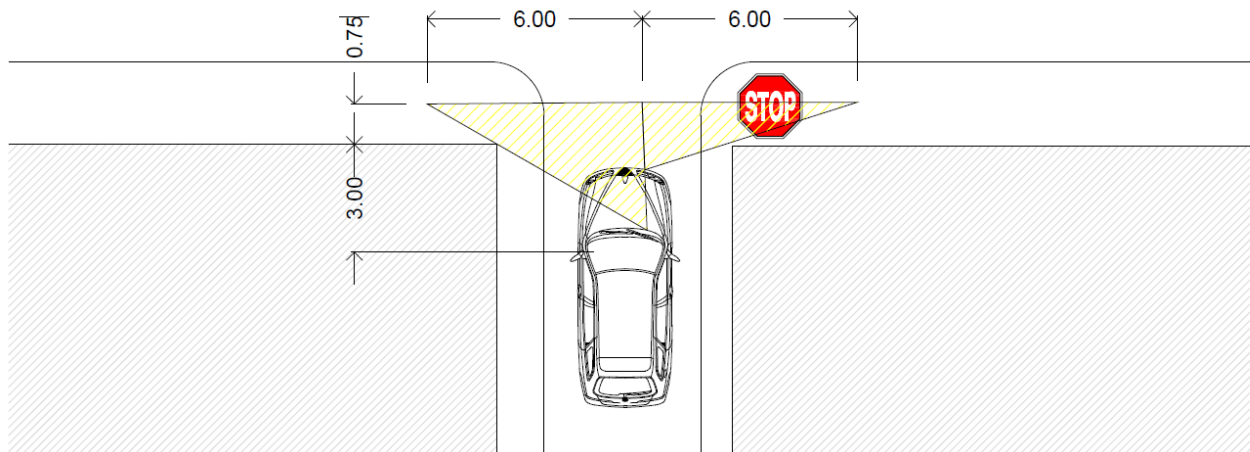


Costruzione triangoli di visibilità per strada principale con limite 50 km/h

Nel caso l'intersezione riguardi una ciclabile, si adotta uno schema perfettamente analogo nel quale la distanza di visibilità va definita sulla base della seguente tabella:

Velocità di approccio (km/h)	Distanza di visibilità (m)
35	30
28	21
22	15
18	11

Si riporta anche l'area di visibilità da garantire rispetto alla circolazione pedonale, per la quale è opportuno prevedere una distanza pari a 6 metri e comunque non inferiore a 5 m. La distanza va calcolata ad una distanza di 0.75 m dal bordo interno del marciapiede.



ART. 4.3 PASSI CARRABILI

Ai sensi dell'Art. 3, comma 1 del CdS, si definisce «passo carrabile» ogni accesso ad un'area laterale idonea allo stazionamento di uno o più veicoli.

L'uscita dei passi carrabili verso il suolo pubblico deve essere sempre realizzata in modo tale da garantire una buona visibilità rispetto sia ai veicoli che ai pedoni (vedi Art. 4.2 del Regolamento), deve rispettare la distanza minima di 12 m dalle intersezioni (anche se detta intersezione interessa solo il lato opposto della carreggiata), deve essere visibile da una distanza pari allo spazio di frenata risultante dalla velocità massima consentita nella strada medesima

Non sono ammessi accessi per le autostrade A.

Lungo le strade extraurbane secondarie C1 e C2 gli accessi diretti privati sono consentiti a distanza non inferiore a 300 metri tra loro, derogabili fino ad un minimo di 100 m (Art.45 Reg. C.d.s.)

Lungo le strade di scorrimento (D), interquartiere (E1) e di quartiere (E2), non sono ammessi nuovi accessi diretti e l'apertura di nuovi passi carrai è ammessa soltanto in presenza di strada di servizio o di piazzale esterno alla carreggiata. Intendendo come piazzale esterno, uno spazio fisicamente separato dalla carreggiata stradale accessibile attraverso opportuni varchi, di dimensioni tali da consentire che le manovre di ingresso e uscita dai singoli lotti possano avvenire totalmente all'interno del piazzale stesso. Le norme indicate si ottemperano raggruppando opportunamente gli accessi, così che il collegamento tra il piazzale esterno e la carreggiata avvenga tramite idonei varchi posti a distanza reciproca non inferiore a 50 m, distanti dalle intersezioni almeno 20 m.

Tutte le distanze minime indicate vanno adottate anche nei confronti dei varchi degli spartitraffico laterali in presenza di carreggiate di servizio destinate alla concentrazione delle manovre di svolta.

Le immissioni delle strade di servizio di cui sopra sulle strade D e E1 ammettono solo manovre di svolta in destra. Il rispetto di tale obbligo va garantito con l'adozione di opportuni spartitraffico invalicabili.

Lungo le strade interzonali primarie (E3) e ciclabili urbane Ebis l'apertura di nuovi passi carrabili è subordinata all'arretramento del cancello di ingresso di almeno 4,5 m dal margine esterno della carreggiata, salvo l'applicabilità della deroga di cui all'art. 46 comma 4 RdA.¹⁷ Tale deroga non si applica ai passi carrai che portano a sedi di attività che possono prevedere l'utilizzo non occasionale di mezzi con passo asse superiore ai 3 m.

Lungo le strade locali (F, Fbis) l'apertura di nuovi passi carrabili è ammessa anche in assenza di arretramento del cancello, applicandosi gli accorgimenti di cui all'articolo sopra citato.

I nuovi passi carrabili, anche se dotati di sistemi di apertura automatica, dovranno comunque presentare raccordi con la carreggiata esistente e larghezza tale da consentire ai veicoli in entrata e/o in uscita di non impegnare la corsia contromano della carreggiata stessa. Dovranno inoltre essere realizzati in modo da avere una livelletta piana (3% max.) per un minimo di 4 m dal confine stradale.

I passi carrabili sono di norma realizzati a quota del marciapiede, laddove esso sia presente o ne sia da prevederne la realizzazione.

La **rampa di raccordo** con la carreggiata stradale deve essere individuata, ove possibile, fuori dalla sede pedonale (ad esempio quando si è in presenza di aiuole o parcheggi delimitati da aiuole o marciapiedi avanzati).

Solo in caso di motivata non applicabilità di tale norma, si ricorrerà ad un abbassamento del percorso pedonale con pendenza massima pari al 5%. Più in generale il raccordo altimetrico con i marciapiedi deve avvenire rispettando le pendenze e gli spazi di circolazione atti a non costituire barriera architettonica.

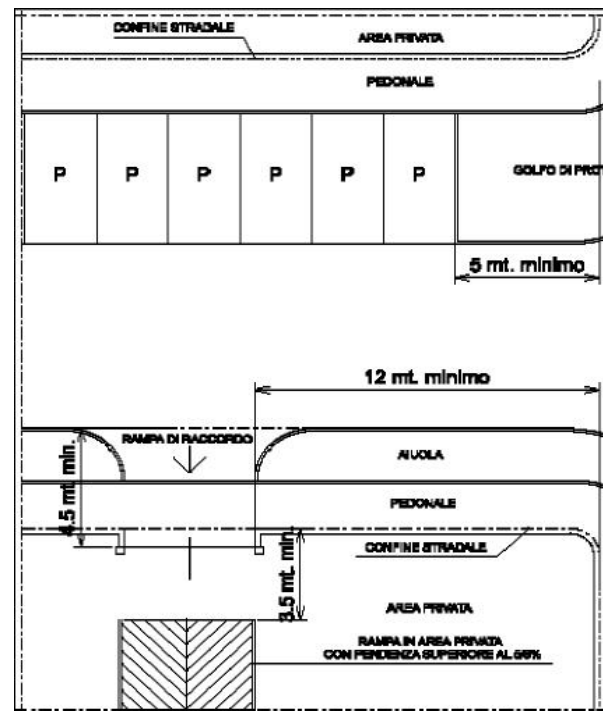
L'eventuale perdita di continuità del percorso guida naturale per gli ipovedenti provocata dall'arretramento del cancello di accesso, quale si verifica per ampiezze maggiori di 10 m, deve essere ovviata con l'inserimento di percorsi tattili.

¹⁷ Che così recita: “..Nel caso in cui, per obiettive impossibilità costruttive o per gravi limitazioni della godibilità 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. È consentito derogare all'arretramento degli accessi e dall'utilizzo di sistemi alternativi nel caso in cui le immissioni laterali avvengano da strade senza uscita o comunque con traffico estremamente limitato, per cui le immissioni stesse non possono determinare condizioni di intralcio alla fluidità della circolazione.”

Le **uscite dalle autorimesse** con capacità di parcheggio superiore ai 60 posti auto verso spazi pubblici devono avere la larghezza tale da consentire l'incrocio di due veicoli ed essere adeguatamente segnalate.

Fra le uscite di autorimesse e le uscite pedonali di edifici o locali collettivi, deve intercorrere una distanza minima di almeno 10 m, misurata da stipite a stipite.

Gli interventi edilizi che comportino la ristrutturazione dei passi esistenti devono conseguire le caratteristiche di cui sopra. Se tale obiettivo dovesse comportare notevoli ed evidenti pregiudizi alla fruizione e/o al valore della proprietà potranno essere rilasciate autorizzazioni in deroga, purché in grado di migliorare almeno parzialmente lo stato *ex quo ante*.



ART. 4.4 ACCESSI LATERALI DI INSEDIAMENTI AD ALTA AFFLUENZA DI UTENTI

L'insediamento di **grandi strutture di vendita** di livello superiore (così definite ai sensi dell'Art. 3, comma 6 del Regolamento Edilizio), di grandi parcheggi (> 350 posti auto) o di altri interventi di rilevante peso insediativo e/o ad elevata attrattività deve appoggiarsi alla viabilità di livello più elevato (classi dalla D alla E2) attraverso un proprio separato sistema di accesso, mentre è da evitare lungo le strade interzonali primarie (E3) ed è vietato lungo le strade locali (F/Fbis).

Il rilascio delle concessioni relative a tali insediamenti è sempre subordinato alla presentazione di uno specifico **studio d'impatto sulla viabilità**, che includa quanto meno una stima dei flussi veicolari attratti e generati ed una verifica della funzionalità delle intersezioni e degli assi stradali interessati da tali flussi nel raggio di 500 m dal sito di insediamento della struttura di vendita.

In ogni caso, l'insediamento di grandi centri commerciali o di altri interventi di rilevante peso insediativo deve rispondere alle prescrizioni seguenti.

- Strade urbane di scorrimento (D): lo sbocco delle strade di servizio alle aree di sosta interne è ammesso solo con corsie di accelerazione e decelerazione rispondenti ai requisiti descritti all'Art. 3.1. Non sono ammesse manovre di svolta a sinistra a raso.
- Strade interquartiere (E1), strade di quartiere (E2): è richiesto lo svincolo delle manovre di svolta a sinistra, od in alternativa la realizzazione di semaforizzazioni canalizzate o di rotatorie di diametro esterno adeguato. Altre possibili soluzioni richiedono una giustificazione specifica supportata da un'analisi tecnica del sistema viabilistico di accesso e recesso per lo stralcio di viabilità interessato dai flussi indotti.

- Strade interzonali primarie (E3) è consentito l'allaccio con incrocio a precedenza, previa verifica della capacità tecnica e delle condizioni di sicurezza dello stesso.

Per garantire il rispetto della funzionalità di cui all'Art. 4.1 delle strade di classe D ed E1 ed a meno di motivate eccezioni, non possono essere inseriti su tali assi nuovi nodi di intersezione a raso (semaforizzazioni o rotatorie), ancorché nel rispetto delle distanze minime previste, che siano ad uso esclusivo di singoli insediamenti e non consentano, per disegno e/o localizzazione, di appoggiare ad essi collegamenti di viabilità pubblica esistente, di previsione o di potenziale realizzazione.

TITOLO 5 – OCCUPAZIONE DI SUOLO PUBBLICO

ART. 5.1 OCCUPAZIONI PERMANENTI DI SUOLO PUBBLICO

L'occupazione permanente di suolo pubblico è definita come occupazione di carattere stabile, effettuata a seguito del rilascio di un atto di concessione, avente durata non inferiore a 330 giorni.

L'occupazione permanente dei marciapiedi da parte di chioschi, edicole od altre installazioni fisse è ammessa, in adiacenza ai fabbricati, sino ad un ingombro tale da lasciare libera una zona per la circolazione pedonale, larga almeno 2,00 m.

Deve anche essere garantita, in funzione del grado di attrazione e delle modalità di fruizione, una adeguata disponibilità di sosta al fine di non generare intralci per il traffico veicolare in transito.

Essi non devono essere collocati in prossimità delle intersezioni ed in particolare non possono ricadere all'interno dei triangoli di visibilità di queste ultime.

Per ogni ulteriore disposizione si rimanda all'Art. 8 del Titolo III, Capo II del Regolamento Edilizio.

ART. 5.2 OCCUPAZIONI TEMPORANEE DI SUOLO PUBBLICO

L'occupazione temporanea di suolo pubblico è definita come occupazione di carattere non stabile, avente di norma durata inferiore a un anno.

Ai fini del presente Regolamento, la collocazione di cantieri edili sulla carreggiata stradale è comunque assimilata ad una occupazione temporanea di suolo pubblico.

Le occupazioni temporanee della totalità della sede stradale sono vietate lungo le strade di scorrimento (D). Esse sono ammesse lungo le altre strade, a condizione che siano possibili e vengano convenientemente attrezzati e debitamente segnalati itinerari alternativi per il traffico automobilistico e pedonale.

Le occupazioni temporanee di una parte della sede stradale sono generalmente vietate lungo le strade di scorrimento (D), mentre possono essere autorizzate lungo le altre strade, a condizione che la larghezza del marciapiede sia tale da assicurare comunque uno spazio non inferiore ai 1,20 m per la mobilità dei pedoni su almeno un lato e non presentino ostacoli tali da pregiudicare la mobilità dei portatori di handicap.

Per la circolazione a margine delle zone di cantiere, lungo le strade di scorrimento (D), interquartiere (E1) e di quartiere (E2) deve essere assicurata una larghezza minima pari a 5,50 m se a doppio senso di marcia, a 3,00 se a senso unico di marcia. Sulle altre strade tali valori possono essere ridotti sino a 4,80 m per il doppio senso di circolazione e sino a un minimo di 2,75 m in caso senso unico.

Nel caso di occupazioni temporanee dovute a cantieri, l'autorizzazione verrà fornita dietro presentazione di estratto del PSC/POS (decreto legislativo n. 81 del 2008), che in particolare indichi le misure previste per la segnaletica stradale.

L'attivazione del cantiere stradale deve essere preceduta, in caso di interruzione della circolazione, per almeno tre giorni feriali consecutivi, dall'apposizione di adeguata segnaletica, in grado di informare gli utenti relativamente all'estensione del cantiere, alla tipologia ed alla finalità dei lavori previsti, alla data di inizio e di fine dei lavori.

Eventuali deviazioni delle linee di trasporto pubblico dovranno essere concordate preventivamente sia con l'ente gestore che con l'amministrazione concedente, e di esse e della localizzazione delle fermate provvisorie sostitutive dovrà essere data informazione all'utenza almeno 7 giorni prima dell'attivazione della deviazione.

Le fiere, i mercati settimanali e le giostre stagionali debbono essere localizzate in aree esterne alla carreggiata stradale ovvero, previa verifica del rispetto dei vincoli di itinerario e di traffico, lungo le strade locali (F1, F2, Fbis).

ART.5.3 DISTRIBUTORI DI CARBURANTE

La localizzazione degli impianti di distribuzione di carburante ed il loro assetto (punti di ingresso/uscita, circolazione interna, capacità di accumulo interno, ecc.) deve essere tale da non generare situazioni di pericolo o di intralcio al deflusso pedonale e veicolare.

In particolare occorre verificare che:

- il rifornimento o l'attesa non comportino l'arresto o la deviazione dei flussi di traffico sulla viabilità pubblica;
- le manovre di ingresso/uscita non comportino conflitti pericolosi;
- la circolazione interna non possa venire utilizzata per effettuare manovre improprie, quali ad esempio il *by pass* di una intersezione semaforizzata;
- non vengano interrotti o resi più difficili o pericolosi i percorsi pedonali e/o ciclabili;
- siano mantenute le eventuali banchine laterali.

In particolare detti impianti debbono;

- garantire nei punti di ingresso/uscita una distanza di visibilità per l'arresto almeno pari a quella calcolata rispetto alla velocità di percorrenza ed alla pendenza della strada, incrementata del 50%;
- se collocati lungo viabilità di tipo A e D (quest'ultima solo se in presenza di piste ciclabili separate) devono prevedere adeguate corsie di accelerazione/decelerazione;
- se collocati lungo viabilità di tipo AD ed EI devono prevedere varchi di ingresso/uscita monodirezionali di divieto di svolta a sinistra, e tale divieto deve essere impedito fisicamente con appositi manufatti.

ART.5.5 RACCOLTA DEI RIFIUTI SOLIDI URBANI

I cassonetti per la raccolta dei rifiuti solidi urbani e differenziati debbono essere collocati in genere al di fuori della carreggiata stradale, e comunque in modo da non arrecare pericolo o intralcio alla circolazione, nel rispetto del C.d.S. e Regolamento di esecuzione, nonché nel rispetto delle norme di sicurezza vigenti in materia.

Essi non possono in alcun caso occupare le corsie di transito veicolare, né i marciapiedi a meno che non siano stati ricavati appositi spazi delimitati sugli stessi che garantiscano una larghezza minima non inferiore a 1 m. Ove il cassonetto venga collocato ai margini della carreggiata, l'area di ubicazione dello stesso deve essere delimitata con segnaletica orizzontale conforma all'Art. 152, comma 2.

Essi non possono essere collocati sulle strade di scorrimento (D), e sono sconsigliati sulle strade interquartiere (E1) e di quartiere (E2). Nel caso non risultino disponibili altri spazi adeguati all'uso, vanno previste apposite piazzole, realizzate a distanza non inferiore a 20 m dagli incroci ed in aderenza al marciapiede. In presenza delle piazzole deve essere garantita la continuità del marciapiede per una larghezza non inferiore a m 1,50.

Sulle strade interzonali primarie (E3), sulle strade Ebise sulle strade locali (F/Fbis), è ammessa, previa realizzazione di opportuna segnaletica orizzontale, la collocazione dei cassonetti in corrispondenza delle eventuali aree di sosta presenti a fianco della carreggiata.

La collocazione dei cassonetti deve essere preventivamente concordata con il soggetto gestore del servizio di raccolta rifiuti urbani e deve comunque rispettare le seguenti indicazioni:

Localizzazioni preferibili

- Piazzole in sede propria al di fuori della carreggiata stradale, piste ciclabili, marciapiedi
- Spazi ricavati tra gli stalli di sosta dei veicoli (quando presenti) delimitati con apposita segnaletica

Localizzazioni da evitare

- Lungo i tratti di assi stradali nei quali è vietata la fermata con particolare riferimento alle strade senza parcheggio in ambito urbano
- In corrispondenza di curve e nei tratti immediatamente successivi
- In corrispondenza di spartitraffico, isole direzionali, aiuole, ecc. all'interno della carreggiata
- In corrispondenza delle aree di intersezione. In presenza di incroci è raccomandabile posizionare il cassonetto a destra dell'incrocio al di fuori dell'area di intersezione. Negli eventuali casi in cui questo non sia possibile occorre comunque localizzare il cassonetto in modo da garantire adeguata visibilità ai veicoli che si immettono da strade o accessi laterali. Analogamente nel caso di passi carrai è preferibile la localizzazione a destra degli stessi.

- In corrispondenza di passaggi pedonali è raccomandabile posizionare il cassonetto a destra del passaggio pedonale (ad almeno 1 m dalle strisce). Il posizionamento a sinistra è da evitare
- In corrispondenza di aree di carico e scarico
- In corrispondenza di zone di fermata dei mezzi pubblici

Per i cassonetti svuotati automaticamente senza l'intervento di un operatore a terra in generale occorre che:

- i contenitori siano posizionati sul lato destro nel senso di marcia in posizioni libere da ostacoli;
- sopra il cassonetto, per una altezza di circa 6 m non siano presenti ostacoli (rami segnaletiche lampioni ecc.);
- in generale deve essere evitato il posizionamento sotto le linee elettriche, in ogni caso occorre segnalare la presenza di tali linee e concordare preventivamente con il soggetto gestore del servizio di raccolta rifiuti urbani l'ammissibilità o meno della postazione le relative distanze.

I rifiuti domestici ingombranti conferiti all'apposito servizio di ritiro su chiamata devono essere collocati in area pubblica a cura del conferitore, nell'ubicazione prescritta dal Comune o da AGAC, esclusivamente a partire dalle ore 20.00 del giorno antecedente a quello fissato per il ritiro.

L'utente è tenuto a disporre i beni oggetto di conferimento in modo ordinato, senza parti sporgenti in modo pericoloso, curando la stabilità dei colli, ed occupando il minimo possibile di spazio pubblico, e comunque in termini tali da non costituire intralcio alla circolazione dei pedoni, cui va sempre garantito un passaggio di minima circolazione di almeno 1 metro, e dei veicoli.

È in particolare vietato collocare rifiuti ingombranti in corrispondenza di piazzole d'attesa e di fermate del trasporto pubblico, ovvero invadere le normali corsie di circolazione.

Per altre disposizioni si rimanda all'Art. 3 del Titolo III, Capo IV del Regolamento Edilizio.

ART.5.6 PUBBLICITÀ STRADALE

Il posizionamento delle installazioni pubblicitarie è normato dall'Art. 23 del CdS e dal RdA, nonché dalle Norme Tecniche del Piano Generale degli Impianti Pubblicitari che contiene le disposizioni specifiche sull'argomento adottate ai sensi dell'Art. 50 c.4 del RdA dal Comune di Reggio Emilia.

La classificazione stradale cui dette Norme si riferiscono è quella definita dal Piano Urbano del Traffico vigente e dai suoi aggiornamenti. Ai fini della loro applicazione le strade classificate come 'locali interzonali', cioè le categorie Fu1 ee le strade Ebis sono assimilate alle strade di categoria E, mentre le strade classificate come Fbis sono assimilate alla categoria F.

RIEPILOGO CARATTERISTICHE STRADE URBANE

Categoria strada urbana	Caratteristiche geometriche e funzionali - art. 3.1	Vel Max	Sosta - art. 3.5	Fermate TPL - art. 3.6	Marciapiede - art. 3.7	Circolazione biciclette - art. 3.9
D - strada di scorrimento	2 corsie per senso di marcia separate; possibili intersezioni semaforizzate con canalizzazioni o a rotatoria (diametro max 50 m)	70 Km/h	ammessa solo su spazi esterni con immissioni e uscite concentrate	ammessa solo con golfi dotati di adeguati raccordi per accelerazione (min. 12 m)	su entrambi i lati con larghezza minima di 3,00 m (riducibile a 1,50 m in presenza di percorsi pedonali separati perfettamente alternativi)	in sede propria
E1 - strada interquartiere	1 o più corsie per senso di marcia; intersezioni a raso semaforizzate con canalizzazioni o a rotatoria (anche compatta, diametro max 40 m)	50 Km/h	ammessa solo su spazi esterni con immissioni e uscite concentrate	ammessa, possibilmente con golfi di fermata	su entrambi i lati con larghezza minima di 2,50 m (riducibile a 1,50 m in presenza di percorsi pedonali separati perfettamente alternativi)	preferibilmente in sede propria
E2 - strada di quartiere	1 o più corsie per senso di marcia; intersezioni a raso semaforizzate o a rotatoria compatta	50 Km/h	ammessa in linea con fascia di manovra per la sosta di almeno 0,50 metri; distanza minima della sosta dalle intersezioni e dalle strisce pedonali è di 5 metri e va delimitata con opportune estensioni dei marciapiedi ("bulbs").	ammessa se vi è presenza di sosta lungo strada e/o di opportuno prevedere avanzamento del marciapiede	su entrambi i lati con larghezza minima di 2,50 m	su corsia riservata o in sede propria realizzata a standard pieno
E3 - strada locale interzona primaria	non più di 2 corsie per senso di marcia; intersezioni a raso con diritto di precedenza, semaforizzate o a rotatoria compatta	50 Km/h	ammessa in linea con fascia di manovra per la sosta di almeno 0,50 metri; distanza minima della sosta dalle intersezioni e dalle strisce pedonali è di 5 metri e va delimitata con opportune estensioni dei marciapiedi ("bulbs").	ammessa se vi è presenza di sosta lungo strada e/o di opportuno prevedere avanzamento del marciapiede	su entrambi i lati con larghezza minima di 2,20 m	su corsia riservata o in sede propria realizzata a standard pieno
Ebis-Strada ciclabile urbana	tratti di strade E2 o E3	30 km/h	ammessa in linea con fascia di manovra per la sosta di almeno 0,50 metri; distanza minima della sosta dalle intersezioni e dalle strisce pedonali è di 5 metri e va delimitata con opportune estensioni dei marciapiedi ("bulbs").	ammessa se vi è presenza di sosta lungo strada e/o di opportuno prevedere avanzamento del marciapiede	su entrambi i lati con larghezza minima di 2,20 m	in carreggiata
Fu1 - strada locale interzona secondaria	1 corsia per senso di marcia; intersezioni a raso con eventuale inserimento di platee o minirotorie (diametro <24m)	50 Km/h 30 km/h	ammessa, in linea, a 45° (a spina) e 90° (a pettine). Le fasce di manovra possono essere non presenti. La distanza minima della sosta dalle intersezioni è di 5 metri e va delimitata con opportuni golfi, dissuasori e/o segnaletica orizzontale	ammessa se vi è presenza di sosta lungo strada e/o di opportuno prevedere avanzamento del marciapiede	larghezza minima 2,20 m, quando presente	preferibilmente su pista o corsia riservata in carreggiata
Fu2 - strada locale	nessuna prescrizione (sulle strade non si applicano le norme geometriche funzionali*)	50 Km/h	ammessa, in linea, a 45° (a spina) e 90° (a pettine). Le fasce di manovra possono essere non presenti. La distanza minima della sosta dalle intersezioni è di 5 metri e va delimitata con opportuni golfi, dissuasori e/o segnaletica orizzontale	Non ammessa la circolazione dei messi di trasporto pubblico	larghezza minima di 1,80 m, quando presente	in carreggiata, anche senza corsia riservata
Fbis - itineri ciclopedonali	nessuna prescrizione (sulle strade non si applicano le norme geometriche funzionali*)	30 km/h	ammessa, in linea, a 45° (a spina) e 90° (a pettine). Le fasce di manovra possono essere non presenti. La distanza minima della sosta dalle intersezioni è di 5 metri e va delimitata con opportuni golfi, dissuasori e/o segnaletica orizzontale	Non ammessa la circolazione dei messi di trasporto pubblico	larghezza minima di 1,80 m, quando presente	in carreggiata

*(le presenti) norme non considerano particolari categorie di strade urbane, quali ad esempio quelle collocate in zone residenziali, che necessitano di particolari arredi, quali anche i dispositivi per la limitazione della velocità dei veicoli, né quelle locali a destinazione particolare (NORME FUNZIONALI E GEOMETRICHE PER LA COSTRUZIONE DELLE STRADE)

Categoria strada urbana	elementi di moderazione del traffico											
	bande trasversali		sfalsamenti verticali				restringimenti			disassamenti trasversali		fasce polifunzionali
	rallentatori ottici	bande sonore	dossi	attraversamenti rialzati	platee rialzate	cuscini berlinesi	avanzamento marciapiedi (golfi)	restringimenti laterali	isola centrale	chicane	porte urbane	
D - strada di scorrimento	SI	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
E1 - strada interquartiere	SI	SI	NO	NO	NO	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO
E2 - strada di quartiere	SI	SI	NO	SI*	SI*	NO	SI	SI	SI	NO	SI	NO
E3 - strada locale interzona primaria	SI	SI	NO	SI*	SI*	NO	SI	SI	SI	NO	SI	NO
Ebis-Strada ciclabile urbana	SI	SI	SI	SI	SI	NO	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Fu1 - strada locale interzona secondaria	SI	SI	SI	SI	SI	NO	SI	SI	SI	SI	SI	SI
Fu2 - strada locale	SI	NO	SI	SI	SI	SI**	SI	SI	SI	SI	SI	NO
Fbis - itineri ciclopedonali	SI	NO	SI	SI	SI	SI**	SI	SI	SI	SI	SI	NO

*Le linee guida per la redazione dei Piani per la sicurezza urbana del Ministero LL.PP. Ammettono la relazione di dispositivi rallentatori anche sulle strade di quartiere E

**sono realizzabili richiedendo l'autorizzazione in via sperimentale la Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti