



CORSO DI AGGIORNAMENTO

IL PROGETTO DI STRADE**Dossier - Normativa Italiana****NORMATIVA STRADE****Un vuoto da colmare ?** *(scheda a cura di G. Di Giampietro, con S. Porta)***INDICE****1. RIFERIMENTI NORMATIVI SU STRADE E TRAFFICO**

1. Nuovo Codice della strada (*D.L. 285/1992*)
2. Regolamento di esecuzione (*D.P.R. 495/1992 e D.P.R. 610/1996*)
3. Direttive PUT (*G.U. 146 del 24/6/1995*)
4. Normativa CNR (*B.U. 60/1978, 78/1980, 90/1983, 150/1992*)

2. DISCIPLINA URBANISTICA DELLE STRADE

1. Standard urbanistici, distanze dal ciglio stradale (*D.M. 1444/1968*)
2. Leggi urbanistiche regionali

3. PIANIFICAZIONE DEI TRASPORTI

1. Piano Regionale dei Trasporti (*L. 151/1981*)
2. Piano Generale dei Trasporti (*L. 245/1984*)
3. Autonomie locali (accordo di programma ...) *L. 142/1990*

4. LEGISLAZIONE AMBIENTALE**5. PARCHEGGI E SOSTA****6. PISTE CICLABILI****7. PERCORSI PEDONALI E BARRIERE ARCHITETTONICHE****8. LA NORMATIVA SULLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO**

1. L'autonomia dell'Ente proprietario della strada
2. Il ruolo del Sindaco
3. La Zona residenziale (ZR)
4. L'area pedonale (AP)
5. La Zona a traffico limitato (ZTL)
6. La Zona a velocità limitata (Zona 30)
7. Rallentatori di velocità
8. Dossi di rallentamento
9. L'isola ambientale (IA)
10. Le Zone a traffico pedonale privilegiato (ZTPP)
11. La nuova gerarchia, con al primo posto il pedone

1. CONCLUDENDO, TROPPO O POCA NORMATIVA ?**1.1 RIFERIMENTI NORMATIVI SU STRADE E TRAFFICO.**

L'insieme delle norme che operano sulla progettazione dello spazio stradale con caratteri vincolanti e, talvolta, di indirizzo, è ampio, spurio, spesso contraddittorio, talvolta lacunoso. Molto ha pesato finora l'esistenza, o forse le assenze, di una normativa di impostazione prescrittivo - vincolistica nella cultura tecnica, sull'esito finale delle realizzazioni.

I principali testi di riferimento in Italia, con effetto normativo sulla progettazione e riqualificazione dello spazio stradale riguardano la strada come infrastruttura per la circolazione dei veicoli, e sono:

- **Nuovo Codice della Strada** (CdS), D.L. 30/4/1992, n. 285. Il testo fondamentale che regola la classificazione, uso e manutenzione delle strade, dei veicoli, le norme di comportamento e l'uso dello spazio stradale.

- **Regolamento di esecuzione e di attuazione** del nuovo codice della strada (Regolamento CdS), **D.P.R. 16 dicembre 1992 n. 495**, completamente rivisto e modificato dal **D.P.R. 16/9/1996 n. 610**, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 4 dicembre 1996. Specifica, in stretta relazione con il CdS le norme tecniche di attuazione dello stesso Codice, con carattere prescrittivo e prestazionale, le norme costruttive delle strade, i segnali, le pertinenze, i veicoli, le norme sulla guida ed il comportamento degli utenti della strada.

- **Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei Piani urbani del traffico**, (Direttive), emanate ai sensi dell'art. 36 del CdS dal Ministero dei Lavori Pubblici, pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale **n. 146 del 24 giugno 1995**. Diviso in due parti; le Direttive, con definizioni di obiettivi, indicatori, strategie di intervento, contenuti progettuali e modalità procedurali del piano; e l'Allegato, che elenca i criteri progettuali, i contenuti delle analisi, indagini e rilevazioni da condurre in occasione del PUT.

- **Normative CNR**, norme tecniche per la progettazione e gestione delle strade, con la definizione dei parametri tecnici di progetto, quasi sempre in funzione della velocità di progetto, della specializzazione funzionale, e della sicurezza dal punto di vista dei soli veicoli circolanti sulle strade (vedi scheda sulla Manualistica).

1.2 DISCIPLINA URBANISTICA DELLE STRADE.

Oltre alla normativa tecnica sulla progettazione e gestione della strada e della circolazione, poche ma importanti sono i vincoli posti dalla legislazione urbanistica nazionale. Potenzialmente è più ricca quella regionale, anche se poco valorizzata per la progettazione delle strade.

- **D.M. 1444/1968**, Limiti inderogabili di densità edilizia di altezze di distanze, e standard urbanistici per la formazione dei nuovi strumenti urbanistici, ai sensi dell'art. 17 della **legge 6 agosto 1967, n. 765**; in particolare distanze dal ciglio stradale, quantità di parcheggi e verde, opere di urbanizzazione;
- inoltre, le diverse Leggi regionali urbanistiche, essendo la materia di competenza regionale

1.3 PIANIFICAZIONE DEI TRASPORTI

Ad una scala più vasta, di pianificazione di settore e realizzazione delle infrastrutture stradali a livello di area vasta, sono di riferimento:

- **L. 151/1981**, Legge quadro sul Trasporto Pubblico Locale, (definizione e contenuti dei Piani Regionali dei Trasporti);
- **L. 245/1984**, Istituzione del Piano Generale dei Trasporti, di interesse nazionale
- **L. 142/1990**, Di riordinamento delle Autonomie locali (rapporti tra gli Enti locali, accordo di programma)

1.4 LEGISLAZIONE AMBIENTALE

Per i contenuti in termini di vincolo alla progettazione e per la richiesta di assolvere ai nuovi requisiti di compatibilità ambientale e di minimo impatto delle infrastrutture, sono importanti:

- **L. 349/1986**, Istituzione del Ministero dell'Ambiente e norme in materia di danno ambientale
- **D.P.C.M. 1/3/1991**, Limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno
- **Circolare Min. Aree Urbane n. 1196/1991**, Indirizzi attuativi per la fluidificazione del traffico urbano ai fini del risparmio energetico.
- **L. 447/1995 del 26/10/1995** Legge quadro sull'inquinamento acustico.

1.5 PARCHEGGI E SOSTA

Oltre alle norme contenute nelle leggi urbanistiche, hanno una valenza nell'imporre limiti, strategie, requisiti relativi al tema del parcheggio e della sosta:

- **L. 122/1989** (Legge Tognoli), Disposizioni in materia di parcheggi
- **D.M. 41/1990**, Criteri di priorità nella realizzazione dei parcheggi pubblici
- **Circolare Min. LL.PP. 3816/1997** del 21/7/1997 (sul Road Pricing)

1.6 PISTE CICLABILI

Un componente non trascurabile della mobilità e dell'utenza "debole" della strada, è costituita dalle biciclette e dalle relative infrastrutture, regolamentate da numerose disposizioni, anche se di scarso peso

operativo reale, tuttavia ampiamente trattate dalla normativa, soprattutto a livello regionale:

- **L. 366/1998**, con l'obbligo di dotazione di **piste o percorsi ciclabili**, sia per le nuove strade sia per la ristrutturazione di quelle esistenti, per tutti i tipi di strada, eccetto che per A (autostrade) e B (strade extraurbane principali), ossia per le strade di tipo **C** (extraurbane secondarie), **D** (urbane di scorrimento), **E** (urbane di quartiere), **F** (locali).

- Il Regolamento di Attuazione della L. 366/1998,

(vedi **CD ROM 1**, Archivio Webstrade [Raccolta norme per temi](#))

· **L. 208/1991**, Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane

· **Circolare Min. Aree Urbane 432/1993** (parte II) del 31/3/1993, Principali criteri e standard progettuali delle piste ciclabili.

· inoltre numerosi **leggi regionali** finalizzate a favorire la diffusione della bicicletta (Lombardia, Veneto, Prov. Trento, Lazio, Piemonte ...)

1.7 PERCORSI PEDONALI E BARRIERE ARCHITETTONICHE

Normativa per l'abbattimento delle barriere architettoniche

Rif.: **Circolare 1030 del 13/6/1983**

Necessità di percorsi liberi da ostacoli con larghezza minima = 1,5 metri

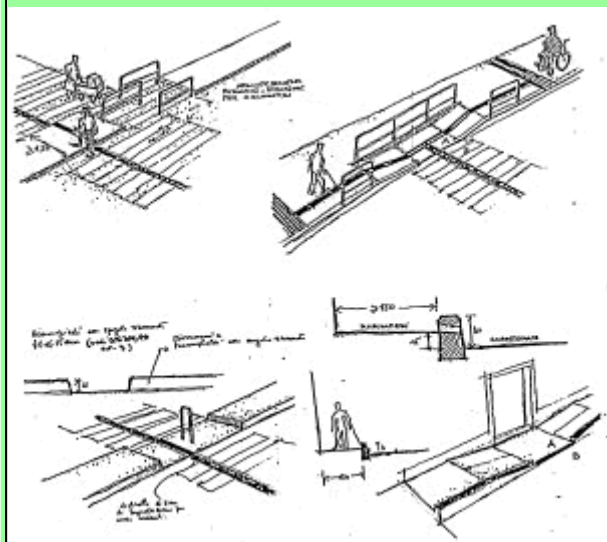
Altezza massima del marciapiede = 15 cm

dislivello massimo tra percorso e bordo dello scivolo = 2,5 cm

possibile tutela del marciapiede con cordolo di protezione di altezza = 30 cm (pericoloso)

transenne di convogliamento dei pedoni sul percorso zebra

piani inclinati con pendenza massima 5 % (o 2-8-2 %)



(fonte: Archivio Norme Webstrade, 1997)

(Vedi **Riferimenti Normativi - Percorso pedonale**)

Un corpus di norme ormai ricco riguarda la categoria dei pedoni, in particolare di quelli "portatori di handicap", che forniscono però molte opportunità per una qualificazione dello spazio stradale.

· **D.P.R. 384/1978**, sulle caratteristiche del percorso pedonale. Tra i requisiti elencati: larghezza minima = 1,50 m; dislivello tra percorso e terreno, inferiore a 15 cm; pendenza del percorso 5-8% raccordi con rampe con pendenza 15%; ripiani orizzontali di 1,50 m ogni 10 m di percorso; corrimano altezza 0,80 m; pavimentazioni antisdrucciolevoli e ciglio con colore e caratteristiche sonore diverse da quelle della pavimentazione.

· **Circolare MIN.LL.PP. 1030 del 13 giugno 1983**, sulla eliminazione delle barriere architettoniche

· **Direttive Min. LL:PP, Aprile 1985**, sulla mobilità per gli invalidi

· **Allegato Direttive PUT**, Dimensione minima dei parciapiedi abbinati a spazi per la sosta auto, non inferiore ai 2 metri (art. 20 comma 3, CdS).

2. LA NORMATIVA SULLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO

Di fronte alle esperienze europee, diffuse, qualificanti e innovative, nel campo della moderazione del traffico e della riqualificazione delle strade esistenti, viene da domandarsi come mai in Italia tali esperienze sono così rare, contrastate e poco conosciute. Forse per un eccesso, o un difetto di norme?

Qualcuno sostiene che le norme ci sono, ma o sono cogenti, e quindi vincolanti per la sperimentazione di soluzioni innovative (vedi il caso di dossi, rallentatori, agnolotti non omologati, ed il loro difficile impiego), oppure rimandano ad una estesa libertà di scelta degli enti locali, che però non viene sostenuta da adeguati supporti all'azione, o da garanzie e certezze (manualistica, normativa tecnica semplice e affidabile, supporto tecnico e finanziario, certezza della buona pratica progettuale ..), per cui tale libertà si risolve spesso in una immobilità operativa.

2.1 LE POSSIBILITA' CHE LA NORMATIVA FORNISCE

Tuttavia, le esperienze migliori realizzate in Italia (Bologna, Novara, Grugliasco, Tortona, Villasanta), dimostrano che è possibile realizzare degli interventi di qualità per la moderazione del traffico e la riqualificazione urbanistica delle strade esistenti, con una forte determinazione politica, e sfruttando le opportunità che la normativa offre.

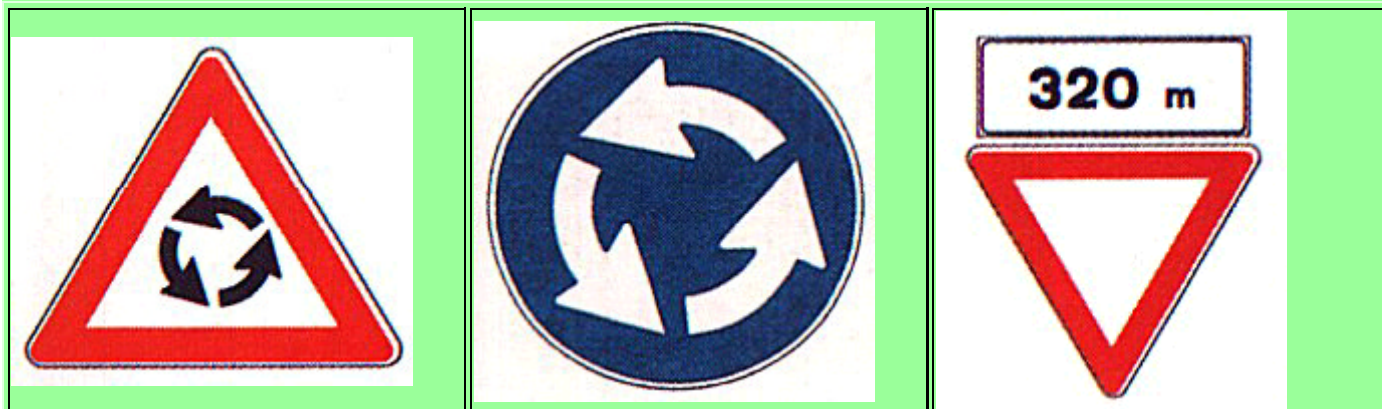
2.1.1 L'autonomia dell'Ente proprietario della strada. No c'è in Italia una politica nazionale per migliorare la sicurezza stradale, promuovere la moderazione del traffico e migliorare la qualità urbana delle strade, come quella attivata in Francia dal programma nazionale Villes plus sûres, o finanziata dai Lander in Germania per la realizzazione delle Zone 30, tuttavia, paradossalmente, viene garantita in Italia una ampia autonomia agli enti di gestione (ANAS, Province, Comuni) nelle sistemazioni stradali, anche in deroga al CdS.

- **L'art. 6 del CdS** (regolamentazione della circolazione fuori dai centri abitati), comma 4, stabilisce: "*L'ente proprietario della strada può ... stabilire obblighi, divieti, limitazioni ...per ciascuna strada o tratto di essa, o per determinate categorie di utenti in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade; ... riservare corsie a determinate categorie di veicoli; ...vietare, limitare o subordinare al pagamento di una somma il parcheggio o la sosta dei veicoli ...*".

2.1.2 Il ruolo del Sindaco. Ma oltre alla gestione dello spazio stradale esistente, il Comune e quindi il Sindaco, hanno un'autonomia ancora maggiore. Infatti, il CdS all'**art. 2** (definizione e classificazione delle strade), comma 7, stabilisce la **competenza comunale su tutte le strade urbane (classificate D, E, F) ricadenti all'interno del perimetro del centro abitato, eccetto, per i soli comuni inferiori a 10.000 abitanti,**

nei tratti interni di strade statali, regionali e provinciali.

L'art 7 del CdS stabilisce che: "*Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del Sindaco (oltre a quanto già detto per gli enti proprietari delle strade extraurbane)... limitare la circolazione di veicoli, per accertate e motivate esigenze di prevenzione degli inquinamenti, di tutela del patrimonio artistico, ambientale e naturale...; stabilire la precedenza su determinate strade... ovvero in una determinata intersezione...*", ciò rende possibile un'ampia autonomia di intervento sulle strade urbane, compresa la progettazione di roatorie con precedenza all'anello, misura fondamentale di moderazione sulle strade principali.



2.1.3 La Zona residenziale



IL Regolamento di esecuzione del CdS, all'art. 135, tra i segnali utili per la guida indica, al punto 12, il segnale di zona residenziale, che è la versione italiana del woonerf olandese.

"Il segnale Zona Residenziale indica l'inizio di una strada o zona a carattere abitativo e residenziale, nella quale vigono particolari cautele di comportamento. Può essere installato all'inizio o agli inizi della

strada o zona residenziale. All'uscita viene posto il segnale fine zona residenziale. Particolari regole di circolazione vigenti sulla strada o nella zona devono essere rese note con pannello integrativo di formato quadrato"

2.1.2 L'Area pedonale.



Più restrittiva è la limitazione imposta dall'area pedonale, da cui sono esclusi i veicoli. Nelle città italiane essa corrisponde spesso al salotto buono del centro storico.

"Il segnale area pedonale indica l'inizio della zona interdetta alla circolazione dei veicoli; può contenere deroghe per i velocipedi, per i veicoli al servizio di persone invalide con limitate capacità motorie od altre deroghe, limitazioni od eccezioni riportate su pannello integrativo. All'uscita viene posto il segnale fine area pedonale" (Regolamento, art. 135, punto 13).

2.1.3 La Zona a traffico limitato.



Uno dei cartelli più usati nei centri storici delle città italiane, è definito all'**art. 135 del Regolamento**, punto 14. La **Zona a traffico limitato** è impiegata per creare delle isole di traffico non comunicanti tra di loro, per scoraggiare il traffico passante, ma essa opera unicamente selezionando la tipologia dei veicoli ammessi (residenti, non-residenti, commerciali, visitatori ...) **"Il segnale zona a traffico limitato indica l'inizio dell'area in cui l'accesso e la circolazione sono limitati nel tempo o a particolari categorie di veicoli. All'uscita viene posto il segnale fine zona a traffico limitato. Con lo stesso segnale sono indicate le zone di particolare rilevanza urbanistica di cui all'articolo 7, comma 8, del codice"**

2.1.3.2 Zona di Particolare rilevanza urbanistica

(Art 7. CdS, definisce un'area speciale in cui l'Ente proprietario può assegnare particolari norme per la sosta e l'accesso, compreso il *road e park pricing*)

Nell'**Articolo 7 del CdS**, vengono stabiliti i criteri di gestione della sosta su strada, con alcune importanti precisazioni, ai comma 6 e 8 delle caratteristiche delle aree di parcheggio e sulla definizione dell'Zone di particolare rilevanza urbanistica, ai comma 8, 9, 10, 11 . Per queste ultime si applica, quando non definite dal segnale specifico di Zona 30, il segnale di Zona a Traffico Limitato.

6. Le aree destinate al parcheggio devono essere ubicate fuori della carreggiata e comunque in modo che i veicoli parcheggiati non ostacolino lo scorrimento del traffico.

7. I proventi dei parcheggi a pagamento, in quanto spettanti agli enti proprietari della strada, sono destinati alla installazione, costruzione e gestione di parcheggi in superficie, sopraelevati o sotterranei, e al loro miglioramento e le somme eventualmente eccedenti ad interventi per migliorare la mobilità urbana.

8. Qualora il comune assuma l'esercizio diretto del parcheggio con custodia o lo dia in concessione ovvero disponga l'installazione dei dispositivi di controllo di durata della sosta di cui al comma 1, lettera f), su parte della stessa area o su altra parte nelle immediate vicinanze, deve riservare una adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta. Tale obbligo non sussiste per le zone definite a norma dell'art. 3 « area pedonale» e « zona a traffico limitato», nonché per quelle definite « A» dall'art. 2 del decreto del Ministro dei lavori pubblici 2 aprile 1968, n. 1444, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 97 del 16 aprile 1968, e in altre zone di particolare rilevanza urbanistica, opportunamente individuate e delimitate dalla giunta nelle quali sussistano esigenze e condizioni particolari di traffico.

9. I comuni, con deliberazione della giunta, provvedono a delimitare le aree pedonali e le zone a traffico limitato tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio. In caso di urgenza il provvedimento potrà

essere adottato con ordinanza del sindaco, ancorché di modifica o integrazione della deliberazione della giunta. Analogamente i comuni provvedono a delimitare altre zone di rilevanza urbanistica nelle quali sussistono esigenze particolari di traffico, di cui al secondo periodo del comma 8. I comuni possono subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, anche al pagamento di una somma. Con direttiva emanata dall'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale entro un anno dall'entrata in vigore del presente codice, sono individuate le tipologie dei comuni che possono avvalersi di tale facoltà, nonché le modalità di riscossione del pagamento e le categorie dei veicoli esentati.

10. Le zone di cui ai commi 8 e 9 sono indicate mediante appositi segnali.

11. Nell'ambito delle zone di cui ai commi 8 e 9 e delle altre zone di particolare rilevanza urbanistica nelle quali sussistono condizioni ed esigenze analoghe a quelle previste nei medesimi commi, i comuni hanno facoltà di riservare, con ordinanza del sindaco, superfici o spazi di sosta per veicoli privati dei soli residenti nella zona, a titolo gratuito od oneroso.

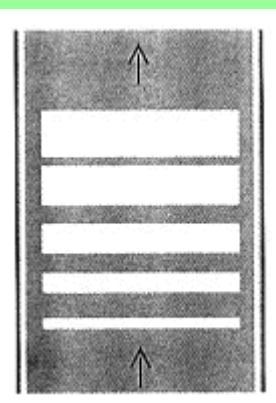
(Codice della strada, Art 7, comma 7, 8, 9, 10)

2.1.4 La Zona a velocità limitata (Zona 30).



Introdotta recentemente nella revisione del **Regolamento** di esecuzione del CdS (**DPR 610 del 16/9/1996**) il segnale che avrebbe dovuto portare in Italia l'esperienza delle Zone 30 di tutta Europa, in realtà è solo un limite di velocità estesa ad una intera zona "**Il segnale zona a velocità limitata indica l'inizio di un'area nella quale non è consentito superare la velocità indicata nel cartello. All'uscita viene posto il segnale fine zona a velocità limitata**" (Comma così modificato dall'art. 84, D.P.R. 16 settembre 1996, n. 610, Gazzetta Ufficiale del 4 dicembre 1996)

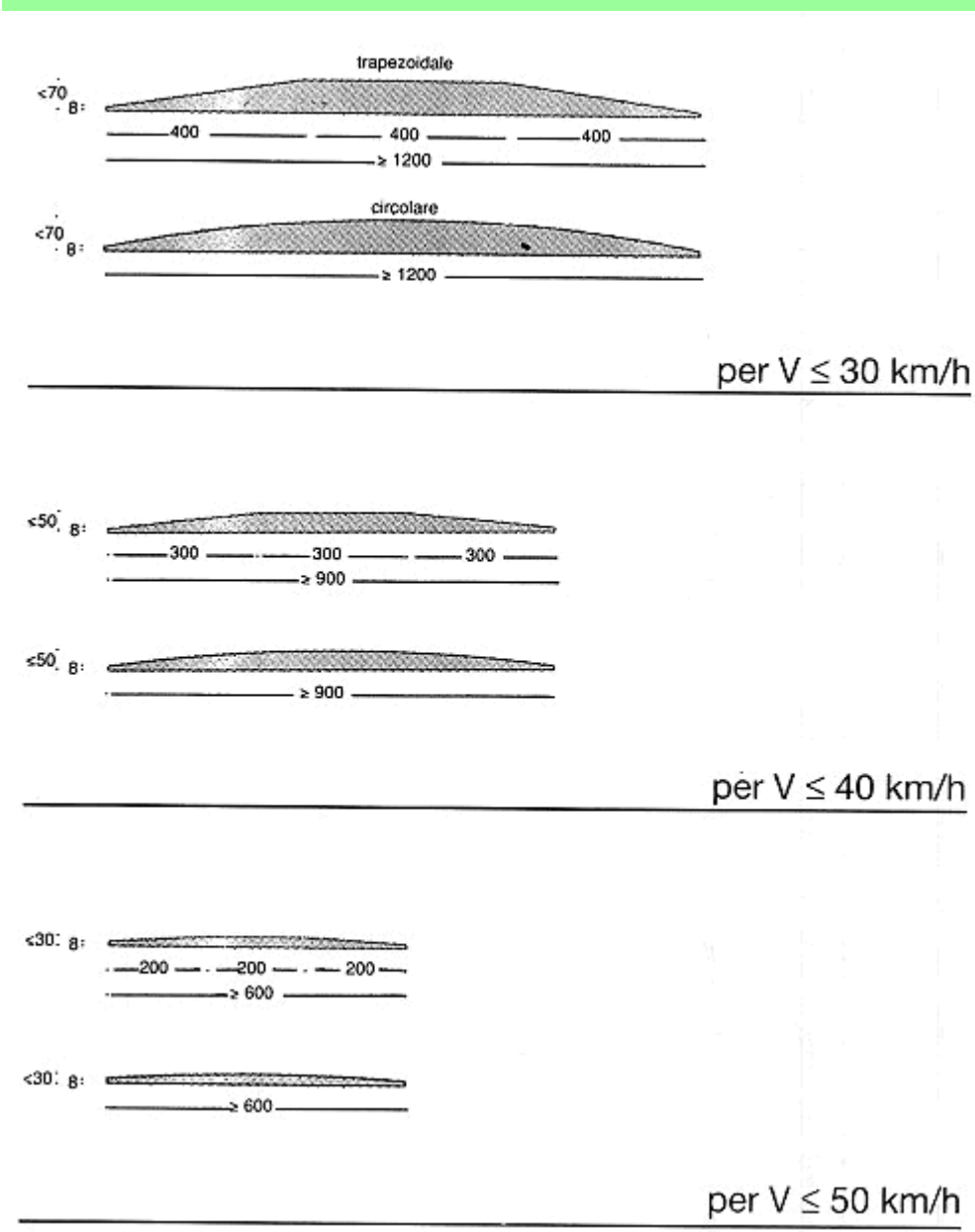
2.1.5 I rallentatori di velocità.



L'**art. 179 del Regolamento**, con riferimento ai segnali complementari del CdS, introduce i **rallentatori, ad effetto ottico, acustico o vibratorio**, di dubbia efficacia, rumorosi, e talvolta pericolosi per la diminuzione di aderenza delle gomme alla strada, ma sono tra i pochi dispositivi di moderazione **applicabili sulle strade**

principali "...Su tutte le strade, per tutta la larghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato, si possono adottare sistemi di rallentamento della velocità costituiti da bande trasversali ad effetto ottico, acustico o vibratorio, ottenibili con opportuni mezzi di segnalamento orizzontale o trattamento della superficie della pavimentazione".

2.1.6 I dossi di rallentamento.



Lo stesso art. 179 del **Regolamento** introduce la possibilità di dossi artificiali, ma **solo sulle strade residenziali**, sono **solo convessi**, **prefabbricati** in gomma e **omologati** per le strade con velocità 40-50 Km/h, e possono essere costruiti ad hoc solo sulle strade con velocità fino a 30 Km/h; debbono sempre essere presegnalati. In compenso il concetto di dosso può essere esteso alle piattaforme di lunghezza a piacere, non ci sono limiti alla lunghezza del dosso. "...*I dossi artificiali possono essere posti in opera solo su strade residenziali, nei parchi pubblici e privati, nei residence, ecc.; possono essere installati in serie e devono essere presegnalati. Ne è vietato l'impiego sulle strade che costituiscono itinerari preferenziali dei veicoli normalmente impiegati per servizi di soccorso o di pronto intervento*".

I dossi ... sono costituiti da elementi in rilievo prefabbricati o da ondulazioni della pavimentazione a profilo convesso. In funzione dei limiti di velocità vigenti sulla strada interessata hanno le seguenti dimensioni:

a) per limiti di velocità pari od inferiori a 50 km/h larghezza non inferiore a 60 cm e altezza non superiore a 3 cm;

b) per limiti di velocità pari o inferiori a 40 km/h larghezza non inferiore a 90 cm e altezza non superiore a 5 cm;

c) per limiti di velocità pari o inferiori a 30 km/h larghezza non inferiore a 120 cm e altezza non superiore a 7 cm. .

I tipi a) e b) devono essere realizzati in elementi modulari in gomma o materiale plastico, il tipo c) può essere realizzato anche in conglomerato. Nella zona interessata dai dossi devono essere adottate idonee misure per l'allontanamento delle acque. Nelle installazioni in serie la distanza tra i rallentatori di cui al comma 4, deve essere compresa tra 20 e 100 m a seconda della sezione adottata.

2.1.7 L'isola ambientale.

Tra i concetti innovatori introdotti dalle Direttive per la redazione di PUT, c'è quello di **Isola ambientale**, *composta da sole strade locali, con mobilità ridotta, finalizzate al recupero della vivibilità degli spazi urbani, ... fino ad arrivare ad aree pedonali interamente coincidenti con isole ambientali* (Direttive, par. 3.1.2 - Viabilità principale ed isole ambientali). In realtà si tratta della introduzione nella normativa di un concetto antico, già enunciato nel Rapporto Buchan, del 1963.

2.1.8 Le Zone a traffico pedonale privilegiato.

Nell'**Allegato** alle **Direttive**, parlando dei criteri di progettazione, al **punto 1.4** - Continuità della rete pedonale, si enuncia il concetto di **Zona a traffico pedonale privilegiato**, che è un ibrido tra woonerf olandese (promiscuità di traffico ma con precedenza al **pedone**, il quale però ha l'**obbligo "... di attraversamento ortogonale delle carreggiate** (sic)), la Zona 30, la zona di sosta a pagamento, e l'isola di traffico. Una invenzione italiana o una ibridazione, un poco pasticciata, di modelli urbanistici e di traffico eterogenei? *"...le discipline di traffico caratterizzanti le zone a traffico pedonale privilegiato (isole ambientali costituite in genere da strade-parcheggio) sono: la precedenza generalizzata per i pedoni rispetto ai veicoli (fermo restando comunque l'obbligo per i pedoni di attraversamento ortogonale delle carreggiate); il limite di velocità per i veicoli pari a 30 Km/h; la tariffazione della sosta su spazi pubblici stradali (con agevolazione tariffarie per i residenti) e lo schema di circolazione tale da impedire l'attraversamento veicolare della zona e da costringere le uscite della zona su percorsi prossimi a quelli di ingresso (percorsi ad U).*

2.1.9 La nuova gerarchia delle componenti di traffico, con al primo posto il pedone.

Nelle **Direttive**, al **par. 3.2**, parlando degli interventi sulla domanda di mobilità, si introduce un concetto innovativo nella cultura trasportistica e urbanistica italiana, quello della **priorità del pedone come componente di traffico** (e utenti della strada?). *"Le quattro componenti fondamentali del traffico, secondo l'ordine assunto nella loro scala dei valori all'interno del Piano, sono: 1- circolazione dei pedoni; 2 - movimento dei veicoli per il trasporto collettivo con fermate di linea (autobus, filobus e tram), urbani e d extraurbani; 3 - movimento dei veicoli motorizzati senza fermate di linea (autovetture, autoveicoli commerciali, ciclomotori, motoveicoli, autobus turistici e taxi); 4- sosta dei veicoli... In caso di congestione di una strada, ... il problema viene risolto "allontanando" (progressivamente le componenti) nell'ordine inverso a quello precedentemente indicato. ... Il PUT richiede la contemporanea considerazione sistematica almeno delle quattro componenti fondamentali del traffico sopra elencate e delle loro mutue interrelazioni".*

3. CONCLUDENDO. TROPPO O POCA NORMATIVA?

La normativa sulla moderazione del traffico ha visto, negli ultimi anni, alcuni indubbi ammodernamenti e l'aprirsi di ampie possibilità di sperimentazione per gli enti locali, ma in un quadro di reale mancanza di certezze per gli interventi.

Esistono ampie possibilità di operare in deroga al CdS (art. 7, Ordinanza del Sindaco...), ma a fianco non esistono le indicazioni operative per la progettazione e la gestione dei singoli interventi. Sono carenti la manualistica, il supporto tecnico, il sostegno anche economico agli Enti locali per la pratica attuazione di tale autonomia.

La responsabilità civile del progettista, insieme con la mancanza di indicazioni operative, e di riferimento su quello che è da intendersi come "buona pratica progettuale" negli interventi di moderazione del traffico, blocca in concreto le sperimentazioni.




A volte si tratta di un eccesso di normativa che vincola le possibilità di sperimentazione e innovazione, (come nel caso dei dossi e delle variazioni verticali della carreggiata, o richiedendo una anacronistica "omologazione" dei dispositivi). Talvolta invece si tratta di vistose lacune della normativa.

Si parla di numerose definizioni di zone nella pianificazione per aree, quali ZTL, ZTPP, ZVL, ma non si parla mai semplicemente di Zona 30, un concetto che è ormai chiaro in tutta Europa. D'altra parte si copiano e mutuano norme e canoni europei ormai consolidati (aree ambientali, woonerf, ...) ma nella traduzione spesso se ne travisano o riducono i caratteri.

Mancano ancora le norme CNR di adeguamento al nuovo CdS, soprattutto nella classificazione delle strade e nella definizione degli standard progettuali. Mancano anche le Direttive ministeriali per la redazione del Regolamento viario, che dovrebbe determinare le caratteristiche geometriche, di traffico e la disciplina di uso di ogni tipo di strada (previste dall'Allegato alle Direttive per i PUT).

Ma soprattutto manca ancora la nuova cultura della città. Tutta la classifica funzionale delle strade proposta dalle Direttive è orientata alla specializzazione funzionale di ogni strada, e ad evitare la promiscuità, vista solo come causa di congestione. Non si coglie mai l'importanza dell'integrazione a bassa velocità delle componenti (30 km/h), anche per le cosiddette ZTPP, la prevalenza finisce per proporsi come specializzazione, per i pedoni in questo caso.

(Giuseppe Di Giampietro, DST 9/1998 - pubblicato in sintesi su Dossier di Urbanistica Informazioni 159 agosto 98) (3)

	torna all' Indice della Lezione 3		scrivi una e-mail all'autore del saggio Giuseppe Di Giampietro		Scarica questo saggio file TXT-ZIP - 8 KB
---	---	---	--	--	---

accessi a questa pagina dal 30/1/1999