



Regolamento Viario



REGOLAMENTO VIARIO DELLA PROVINCIA DI BRESCIA

Direttore dell'Area Tecnica:

arch. Giovan Maria Mazzoli

Dirigente del Settore delle Strade e dei trasporti:

arch. Pierpaola Archini

Gruppo di lavoro:

geom. Laura Gorati

geom. Oreste Ravara

ing. Enrica Savoldi

ing. Luisa Zavanella

Contributi di professionisti esterni:

ing. Ersilia Chiaf

arch. Francesca Traversi

ing. Stefano Vitalini

Principali contributi degli aggiornamenti precedenti:

ing. Annalisa Bonini

avv. Gisella Donati

ing. Carlo Faccin

ing. Ennio Ferri

geom. Moreno Manfredi

geom. Riccardo Mari

sig. Renato Richiedei

geom. Pierluigi Rossini

ing. Roberto Tiboni

Elaborazioni cartografiche (Tavola 1 e Tavola 2):

ing. Antonio Trebeschi e geom. Angelo Olivari (Ufficio Cartografia e GIS)

Immagine di copertina: lavori di manutenzione lungo la SPBS11 "Tangenziale Sud di Brescia" per la messa in sicurezza di un attraversamento idraulico.

PREMESSA

Con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 27 del 24/9/2007 è stato approvato il *Regolamento Viario* della Provincia di Brescia, nell'ambito del *Piano del traffico della viabilità extraurbana* previsto dall'art. 36, comma 3, del d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 "*Nuovo codice della strada*" (di seguito denominato anche "codice").

Attraverso tale regolamentazione si è inteso avviare un processo di approfondimento, riordino e specificazione del notevole numero di norme riguardanti la manutenzione e gestione delle strade, con l'obiettivo di costruire progressivamente un repertorio di regole per la gestione e ottimizzazione dello spazio stradale di competenza provinciale.

Tali norme di livello locale possono definirsi come integrazioni della disciplina generale, statale e regionale. Esse sono quindi approvate con regolamento e formulate come prescrizioni.

Il regolamento, aggiornato alla luce delle esigenze e degli approfondimenti condotti dai tecnici della Provincia, entra in vigore una volta esecutivo il provvedimento di approvazione, ai sensi dell'articolo 134 del d.lgs. 18.08.2000, n. 267 ed è pubblicato all'Albo Pretorio per 15 (quindici) giorni consecutivi.

Il Regolamento viario è stato modificato e integrato con i seguenti atti deliberativi:

D.C.P. n. 18 del 31/03/2009, D.C.P. n. 43 del 27/09/2010, D.C.P. n. 19 del 30/05/2011, D.C.P. n. 55 del 30/11/2012, D.C.P. n. 48 del 29/11/2013, D.C.P. n. 47 del 23/12/2015, D.C.P. n. 41 del 29/11/2016, D.C.P. n. 45 del 21/12/2017, D.C.P. n. 23 del 27/07/2018, D.C.P. n. 32 del 8/10/2019.

Gli allegati del Regolamento viario sono:

- Direttive tecniche per la progettazione e l'adeguamento delle fermate degli autobus;
- Gli attraversamenti pedonali a raso non semaforizzati. Elementi di riferimento normativo per la progettazione dell'accessibilità;
- Schemi grafici degli accessi ai distributori carburante suddivisi per classe funzionale della strada;
- Disciplinare per l'esecuzione di interventi in corrispondenza delle sedi stradali provinciali.

Cosa è il “Regolamento viario”

Il regolamento viario definisce nel dettaglio gli standard di ogni tipo di strada, con il fine di orientare l'attività degli uffici tecnici della Provincia e contribuire in modo determinante affinché ogni elemento viario assolva adeguatamente alla propria funzione, garantendo sicurezza e regolarità d'uso delle infrastrutture.

Il regolamento viario è uno strumento necessario per l'attuazione del “Piano del traffico della viabilità extraurbana” (PTVE) e costituisce parte integrante della classificazione funzionale delle strade (art. 13 codice), che rappresenta il presupposto essenziale in materia di sicurezza stradale, costruzione e tutela delle aree pubbliche impiegate per funzioni a servizio della mobilità e per l'organizzazione della circolazione stradale.

Norme correlate alla classificazione funzionale

Sulla base della classificazione funzionale, secondo quanto meglio specificato nei successivi paragrafi, vengono applicate le norme del *Titolo II del Nuovo codice della strada*, in particolare gli articoli 16, 17 e 18 (fasce di rispetto stradali), nonché gli articoli 26, 27 e 28 del d.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 “*Regolamento di attuazione ed esecuzione del codice della strada*” (di seguito denominato anche “Regolamento”).

Vengono inoltre applicati gli articoli 20 (occupazione della sede stradale) e 22 (accessi e diramazioni) del codice e gli articoli 29 e 45 del Regolamento.

Per quanto riguarda i mezzi pubblicitari, viene applicato l'articolo 23 del codice, che al comma 7 fa specifico riferimento alla classificazione funzionale delle strade, assieme agli articoli 49 e seguenti del Regolamento.

Nelle seguenti tabelle sono indicati i principali articoli del codice della strada e del relativo Regolamento correlati con specifica menzione alla classificazione delle strade, tipi B, C, D, E, F. Sono esclusi gli articoli riferiti più genericamente alle strade urbane e alle strade extraurbane.

Nuovo codice della strada – Articoli correlati alla classificazione funzionale delle strade

Articolo del codice	Titolo	Tipi di strade esplicitamente interessati	Tematica
2	Definizione e classificazione delle strade	B, C, D, E, F	Definizione delle caratteristiche infrastrutturali di ciascuna classe
7-1c	Regolamentazione della circolazione nei centri abitati	B, C, D, E, F	Regolamentazione delle precedenza
16-1c	Fasce di rispetto in rettilineo ed aree di visibilità nelle intersezioni fuori dai centri abitati	B, C, D, E, F	Fasce di rispetto
20-1	Occupazione della sede stradale	B, C, D, E, F	Occupazione della sede stradale
23-7	Pubblicità sulle strade e sui veicoli	B	Mezzi pubblicitari
25	Attraversamenti ed uso della sede stradale	B, C	Competenze ponti
142-1	Limiti di velocità	B, C, D, E, F	Limiti di velocità per ciascuna classe
175	Condizioni e limitazioni della circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali	B	Categorie di traffico interdette alla circolazione
176	Comportamenti durante la circolazione sulle autostrade e sulle strade extraurbane principali	B	Manovre da vietare

Regolamento di esecuzione – Articoli correlati alla classificazione funzionale delle strade

Articolo del regolamento	Titolo	Tipi di strade esplicitamente interessati	Tematica
13-2A/f	Tipi di autorizzazione per veicoli e trasporti eccezionali	B	Ingombro limite dei veicoli
16 3e, 4a	Provvedimenti di autorizzazione	B, C, D, E, F	Scorta ai trasporti eccezionali
26	Fasce di rispetto fuori dai centri abitati	B, C, F	Fasce di rispetto
28	Fasce di rispetto per l'edificazione nei centri abitati	D, E, F	Fasce di rispetto
30-8	Segnalamento temporaneo	B, D, E	Periodi di lavoro
43-2a	Deviazioni di itinerario	B, C, D, E, F	Preavviso di deviazione
45-2,3,4	Accessi alle strade extraurbane	B, C	Distanze minime
51-4	Ubicazione lungo le strade e le fasce di pertinenza	C, D, E, F	Mezzi pubblicitari
52-1	Ubicazione dei mezzi pubblicitari nelle stazioni di servizio e nelle aree di parcheggio	B, C, F	Mezzi pubblicitari
60-2	Ubicazione delle pertinenze di servizio	B, D	Ubicazione delle pertinenze
61-1,3	Aree di servizio destinate al rifornimento e al ristoro degli utenti	B, E, F	Aree di servizio
65-2	Attraversamenti ed occupazioni stradali in generale	B, C	Passaggi a livello
79-3	Visibilità dei segnali	B, C, D, E, F	Distanza di avvistamento
124-7	Generalità dei segnali di indicazione	B, D	Posizionamento lungo gli itinerari di accesso ed uscita

Articolo del regolamento	Titolo	Tipi di strade esplicitamente interessati	Tematica
126-4	Posizionamento dei segnali di indicazione	B	Posizionamento dei segnali di indicazione
130-1	Segnale di itinerario	B	Segnale di itinerario
132-3	Segnali di conferma	B	Posizionamento
135-23	Segnali utili per la guida	B	Segnali di inizio e fine strada extraurbana principale
138-1	Strisce longitudinali	B, C, D, E, F	Larghezza minima
141-4,5	Strisce di margine della carreggiata	B, C, D, E, F	Larghezza minima ed elementi ad effetto vibratorio applicati alle strisce
142-2	Strisce di raccordo	B, C, D, E, F	Inclinazione
144-4	Strisce trasversali	B, C, D, E, F	Dimensione dei triangoli della linea di arresto
174-3e	Delineatori speciali	B, C, D, E, F	Dimensioni dei delineatori modulari di curva
Tab II 26 a/b art. 148	Iscrizioni su strade	B, C, D, E, F	Iscrizioni su strade

INDICE

TITOLO 1	11
Categorie di traffico ammesse in piattaforma	
TITOLO 2	15
Fasce di rispetto stradali	
TITOLO 3	31
Accessi	
TITOLO 4	37
Aree di servizio	
TITOLO 5	45
Disciplina generale delle tariffe per il rilascio di concessioni, autorizzazioni, nullaosta	
TITOLO 6	49
Transito dei trasporti eccezionali sui ponti	
TITOLO 7	71
Mezzi pubblicitari	
TITOLO 8	99
Delimitazione dei centri abitati	
TITOLO 9	109
Segnaletica stradale soggetta ad autorizzazione/nulla osta	
TITOLO 10	115
Arredo delle isole centrali delle intersezioni con circolazione rotatoria	

TITOLO 11	119
Condizioni di sicurezza da garantire alle fermate degli autobus di nuova progettazione o in adeguamento	
TITOLO 12	123
Intersezioni	
TITOLO 13	125
Impianti tecnologici finalizzati al controllo del traffico veicolare	

TITOLO 1
CATEGORIE DI TRAFFICO AMMESSE IN PIATTAFORMA

Art. 1 Strade di tipo B

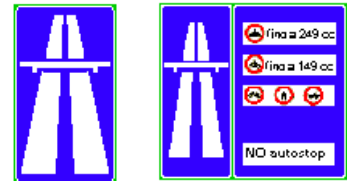
Art. 2 Strade di tipo C

Art. 1 – Strade di tipo B

1. Si riporta di seguito l'elenco dei veicoli che, oltre ai pedoni e agli animali, ai sensi dell'art. 175 del codice, non possono circolare lungo le strade classificate di "tipo B":

- a) biciclette, ciclomotori, motocicli di cilindrata inferiore a 150 cm³ se a motore termico e motocarrozette di cilindrata inferiore a 250 cm³ se a motore termico;
- b) altri motoveicoli di massa a vuoto fino a 400 kg o di massa complessiva fino a 1300 kg;
- c) veicoli non muniti di pneumatici;
- d) macchine agricole e macchine operatrici;
- e) veicoli con carico disordinato e non solidamente assicurato o sporgente oltre i limiti consentiti;
- f) veicoli a tenuta non stagna e con carico scoperto, se trasportano materie suscettibili di dispersione;
- g) veicoli il cui carico o dimensioni superino i limiti previsti dal codice, ad eccezione dei veicoli eccezionali autorizzati;
- h) veicoli le cui condizioni di uso, equipaggiamento e gommatura possono costituire pericolo per la circolazione;
- i) veicoli con carico non opportunamente sistemato e fissato.

2. Tali divieti possono essere richiamati all'attenzione dell'utente nel segnale di "inizio strada extraurbana principale" (figura II 347 del codice, a fondo blu), pur essendo tuttavia impliciti nel più semplice segnale di figura II 345 (sempre a fondo blu).



3. Le strade extraurbane principali sono individuate nella tavola "Classificazione tecnico-funzionale della rete stradale esistente" allegata al PTVE e nelle tabelle allegata al presente regolamento. La classificazione funzionale delle strade provinciali allo stato di fatto è aggiornata con Decreto del Presidente della Provincia.

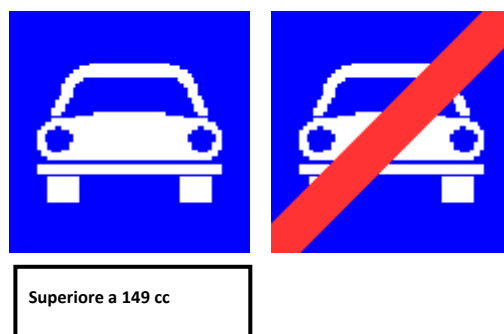
Art. 2 – Strade di tipo C

1. Il D.M. 5 novembre 2001 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade” specifica le categorie di traffico ammesse nelle strade di tipo C:

pedoni	esternamente alla carreggiata (in piattaforma)
animali	esternamente alla carreggiata (in piattaforma)
veicoli a braccia e trazione animale	in carreggiata
biciclette	esternamente alla carreggiata (in presenza di pista ciclabile) oppure in carreggiata
ciclomotori e motoveicoli	in carreggiata
autovetture	in carreggiata
autobus	in carreggiata
autocarri	in carreggiata
autotreni, autoarticolati	in carreggiata
macchine operatrici	in carreggiata
veicoli su rotaia	non ammessi in piattaforma
sosta di emergenza	parzialmente in carreggiata
sosta	esternamente alla carreggiata (in piattaforma)

2. La Provincia di Brescia individua con ordinanza le strade o tratte stradali di “tipo C” riservate alla circolazione dei veicoli a motore e con esclusione al transito di motocicli di cilindrata inferiore a 150 cm³:

3. L’inizio di tali strade è indicato dal segnale di figura Il 314 “Strada riservata ai veicoli a motore”, da porsi anche in corrispondenza di tutti gli accessi, corredato dal pannello integrativo “> 149 cc”. Ad ogni uscita deve essere installato il segnale di figura Il 315 “Fine strada riservata ai veicoli a motore”.



TITOLO 2

FASCE DI RISPETTO STRADALI

- Art. 3 Definizioni e disposizioni generali
- Art. 4 Caratteristiche urbanistiche dell'area
- Art. 5 Classificazione funzionale della tratta stradale
- Art. 6 Dimensioni delle fasce di rispetto per l'edificazione lungo strade fuori dai centri abitati
- Art. 7 Dimensione delle fasce di rispetto per l'edificazione lungo tratte stradali entro i centri abitati
- Art. 8 Dimensione delle fasce di salvaguardia per l'edificazione lungo tratte stradali fuori dai centri abitati in previsione dell'incremento della classe funzionale per effetto del PTCP
- Art. 9 Tratti curvilinei
- Art. 10 Intersezioni
- Art. 11 Muri, piantagioni, recinzioni, canali, fossi ed escavazioni laterali alle strade fuori dai centri abitati.

Art. 3 – Definizioni e disposizioni generali

Le fasce di rispetto stradale sono trattate dal Codice della strada agli articoli 16, 17 e 18 e dal relativo Regolamento di esecuzione (DPR 495/1992) agli articoli 26, 27 e 28.

2. La fascia di rispetto è definita nel codice (art. 3) come “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”.

3. Ai proprietari o aventi diritto dei fondi confinanti o in prossimità alla proprietà stradale è vietato:

- a) aprire canali, fossi, eseguire qualunque escavazione;
- b) costruire, ricostruire o ampliare edificazioni¹ di qualsiasi tipo e materiale;
- c) impiantare alberi, siepi vive o piantagioni, recinzioni.

Il D.P.R. n. 495/1992 in relazione alla tipologia dei divieti sopra indicati e alla classificazione funzionale delle strade determina le distanze dal confine stradale entro le quali vigono i divieti di cui sopra.

I successivi articoli forniscono i criteri per determinare le distanze dal confine stradale entro le quali vigono i divieti di cui sopra al di fuori dei centri abitati. Entro il centro abitato tali distanze sono indicate nel PGT.

Tali vincoli sussistono indipendentemente dalle caratteristiche dell’opera realizzata (pertanto anche se l’opera è di carattere precario) e dalla necessità di accertamento in concreto dei connessi rischi per la circolazione stradale.

Le distanze previste vanno rispettate anche:

- dalle cabine elettriche, anche se non determinanti volumetria, caratterizzate da dimensioni superiori a quelle della mera attrezzatura stradale (armadi stradali, pozzetti, ecc.);
- dalle nuove costruzioni realizzate ad un livello diverso dal piano campagna;
- dalle nuove costruzioni che costituiscono mere sopraelevazioni;
- dagli impianti tecnologici, quali cabine di trasformazione, impianti fotovoltaici...;
- dalle nuove costruzioni che, rientrando nella fascia, risultano allineate o affiancate rispetto alle opere preesistenti nella direzione di percorrenza dell’asse stradale, con l’esclusione degli elementi/impianti che rispondono a necessità di adeguamento

¹ Per “edificazione” si intende l’esecuzione di un progetto di costruzione.

normativo della struttura esistente (barriere architettoniche, sismica, risparmio energetico, qualità dell'aria, ecc).

Il tamponamento di volumi esistenti fuori terra (ad esempio, di porticati) che non comporta l'incremento della superficie coperta non è valutato come ampliamento dell'edificio.

4. La fascia di rispetto stradale ha lo scopo di garantire la sicurezza della circolazione nei confronti di quanti transitano sulle strade o passano nelle immediate vicinanze ovvero in queste abitano o operano. Inoltre, la fascia di rispetto è finalizzata alla tutela della strada e risponde all'esigenza di assicurare al gestore lo spazio necessario per l'impianto di cantieri, deposito di materiali, ecc.

5. Il D.P.R. n. 495/1992 quantifica la fascia di rispetto indicando le distanze minime da computarsi dal *confine stradale*, ovvero dal limite della proprietà demaniale. La ricognizione di tale limite viene effettuata sulla base degli atti di acquisizione o delle fasce di esproprio indicate negli elaborati progettuali, qualora sia stato approvato un progetto per la realizzazione di una nuova infrastruttura stradale o per l'ampliamento della sede esistente. In assenza di un chiaro limite della proprietà stradale (ad esempio, mancato frazionamento o completamento delle procedure espropriative o persistenza di mappali privati sul sedime stradale), l'art. 3 del codice pone il confine in corrispondenza del ciglio esterno del fosso di guardia o della cunetta, ove esistenti, o dal piede della scarpata se la strada è in rilevato o dal ciglio superiore della scarpata se la strada è in trincea.

6. La quantificazione della distanza da rispettare entro la quale vigono i vincoli di cui al comma 2 dipendono dal tipo di opera che si intende realizzare, dalla classificazione funzionale della tratta stradale interessata e, nel caso delle costruzioni, dalle caratteristiche urbanistiche dell'area sui cui insiste l'opera.

7. Stante la complessità della materia, **per qualsiasi intervento ricadente nelle fasce indicate nella seguente tabella dovrà essere consultato per iscritto l'ente proprietario della strada** (si impieghi l'apposita modulistica presente sul sito internet della Provincia), **affinché sia verificata la compatibilità del progetto rispetto ai vincoli di inedificabilità di cui agli articoli 16, 17 e 18 del Codice della strada:**

Classificazione funzionale della strada (stato di fatto)	Collocazione della strada rispetto alla delimitazione del centro abitato	Distanza dal confine stradale entro la quale deve essere consultata la Provincia ai fini della verifica della compatibilità del progetto/opere ai divieti di cui articoli 16, 17 e 18 del Codice della Strada
B	FUORI	40 m
C	FUORI	30 m
F extraurbana	FUORI	20 m
E	DENTRO	Distanza dalle strade per l'edificazione indicata nel PGT
F urbana	DENTRO	Distanza dalle strade per l'edificazione indicata nel PGT

Art. 4 – Caratteristiche urbanistiche dell'area su cui insiste l'opera

1. L'area in esame può essere:

- a. area ricompresa all'interno del tessuto urbano consolidato (così come individuato dal Piano delle Regole²) edificabile/trasformabile per diretta attuazione del PGT³ inclusi ampliamenti o ricostruzioni di edifici esistenti regolarmente assentiti, e varianti di piani attuativi già esecutivi, previo, in quest'ultimo caso, il parere favorevole del Comune;
- b. area disciplinata dal Piano dei Servizi, per attrezzature pubbliche e di interesse pubblico o generale;
- c. area al di fuori della delimitazione del centro abitato la cui attuazione è prevista da PGT attraverso piano attuativo ivi compresi gli ambiti di trasformazione così come individuati dal Documento di Piano⁴ e **procedure di SUAP in variante al PGT vigente che comportino consumo di suolo**⁵.

² Il Piano delle Regole definisce gli ambiti del tessuto urbano consolidato quali insieme delle parti di territorio su cui è già avvenuta l'edificazione o la trasformazione dei suoli, comprendendo in essi le aree libere intercluse o di completamento.

³ Inclusi SUAP in variante all'interno del tessuto urbano consolidato e permessi di costruire convenzionati ricordando che comunque è facoltà del Comune chiedere all'interno della convenzione di mantenere distanze superiori nell'interesse pubblico.

⁴ Il Documento di Piano individua al di fuori del tessuto urbano consolidato gli ambiti di trasformazione, definendone in linea di massima gli indici urbanistico-edilizi e rimandando in sede di approvazione del piano attuativo ad una successiva definizione di disciplina edificatoria, nel rispetto di quanto indicato nella scheda d'ambito.

⁵ Si intendono SUAP situati completamente al di fuori del tessuto urbano consolidato.

- d. nuove costruzioni (non ampliamenti), in area esterna al tessuto urbano consolidato in ambiti prevalentemente agricoli;

Art. 5 – Classificazione funzionale della tratta stradale

1. La classificazione funzionale delle diverse tratte stradali è strettamente connessa con la delimitazione dei centri abitati effettuata ai sensi dell'art. 4 del D.Lgs. 285/1992. All'esterno della delimitazione di centro abitati la strada è classificata "extraurbana", mentre all'interno la strada è "urbana".

Fuori dai centri abitati la tratta stradale in esame può risultare:

- di tipo B,
- di tipo C,
- di tipo F.

2. (Abrogato)

3 – **Entro i centri abitati** la tratta stradale in esame può risultare:

- di tipo E,
- di tipo "interzonale" (classe intermedia tra la tipo "E" e la tipo "F-urbana"), da assimilarsi per le fasce di rispetto al tipo F urbano.

Art. 6 – Distanza dal confine stradale da rispettare per le costruzioni lungo strade fuori dai centri abitati

1. La seguente tabella indica i criteri utili alla determinazione delle distanze da rispettare per le nuove costruzioni o ricostruzioni a seguito di demolizione integrale, da computarsi dal confine stradale:

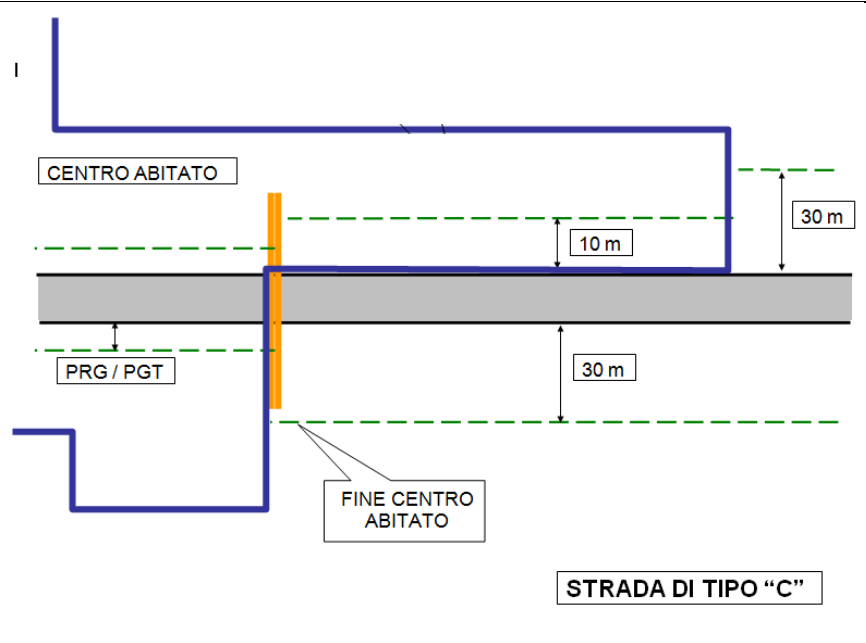
STRADA		Caratteristiche urbanistiche dell'area di cui al precedente art. 4			
Classificazione della strada (stato di fatto)	Collocazione della strada rispetto alla delimitazione e del centro abitato	a (fascia ridotta)	b (fascia ridotta)	c (fascia intera)	d (fascia intera)
B	FUORI	20 m	20 m	40 m	40 m
C	FUORI	10 m	10 m	30 m	30 m
F extraurbana	FUORI	Art. 6 comma 2	Art. 6 comma 2	20 m	20 m
E	DENTRO	PGT	PGT	-	-
F urbana	DENTRO	PGT	PGT	-	-

2. Con riferimento alla precedente tabella, lungo le strade di tipo F extraurbane, nelle aree di cui all'art. 4 comma 1 punti a) e b), le costruzioni fuori terra, anche di carattere precario, non ricomprese nelle fattispecie di cui ai commi 1, 4, 6, 7, 8 dell'art. 26 del DPR 495/92, non potranno essere autorizzate a distanza inferiore a 10 m dal confine stradale. Nelle medesime circostanze tale distanza deve essere rispettata anche dagli impianti fotovoltaici o comunque da installazioni che non siano puntuali, quali armadi stradali o piccoli dispositivi idraulici.

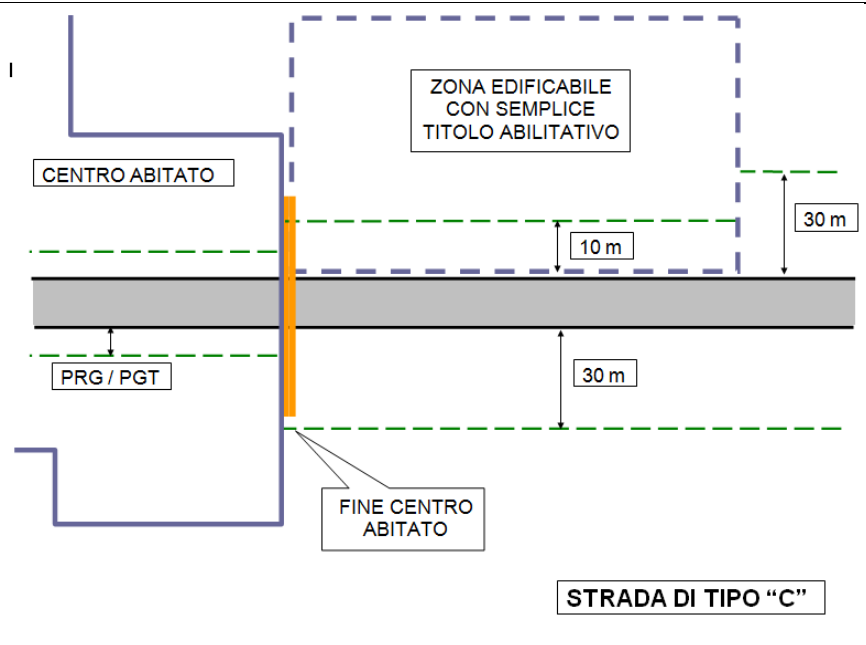
Sempre nelle medesime circostanze le costruzioni interrato non potranno essere autorizzate a distanza inferiore a 5 m dal confine stradale.

3. A titolo esemplificativo sono riportati i seguenti casi.

Lungo le strade di tipo C la fascia di rispetto per l'edificazione è di 10 m nei casi di cui al punto *a* e *b* dell'art. 4, tenendo conto delle eccezioni di cui al punto *d*.

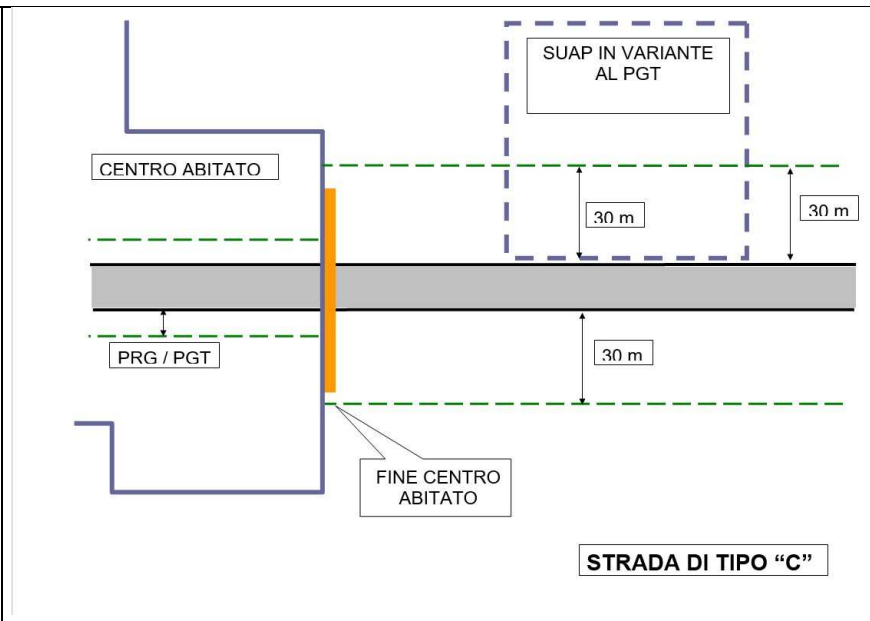


Lungo le strade di tipo C la fascia di rispetto per l'edificazione è di 10 m nei casi di cui al punto *a* e *b* dell'art. 4, tenendo conto delle eccezioni di cui al punto *d*.

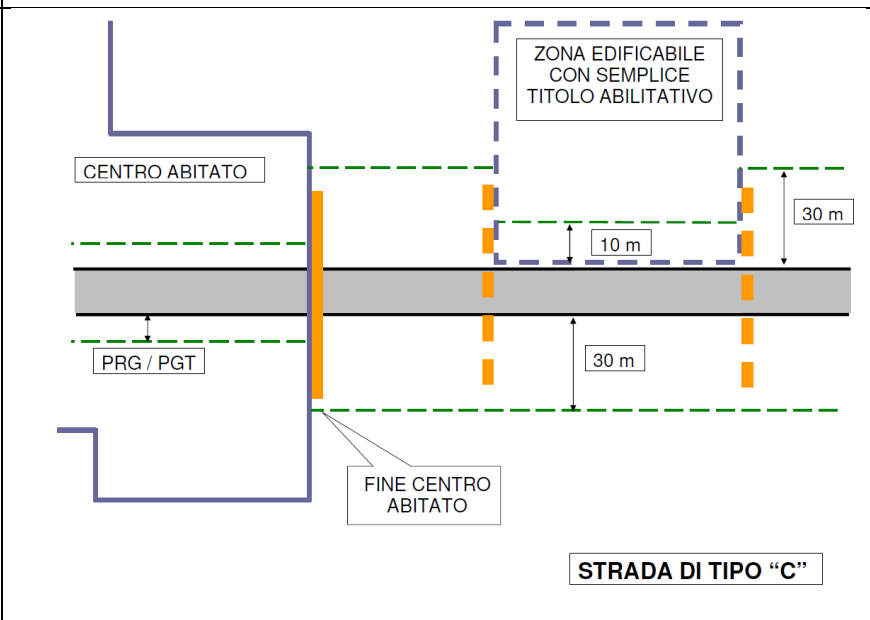


<p>Lungo le strade di tipo F fuori dai centri abitati la fascia di rispetto per l'edificazione è stabilita dallo strumento urbanistico comunale nel caso di cui al punti <i>a</i> e <i>b</i> dell'art. 4, tenendo conto delle eccezioni di cui al punto <i>d</i>.</p>	<p>The diagram illustrates a Type F road. On the left, a blue outline represents the 'CENTRO ABITATO' (built-up area), with a vertical orange line indicating the 'FINE CENTRO ABITATO' (end of built-up area). To the right of this line, a grey horizontal bar represents the road. A dashed green line, labeled 'PRG / PGT', is positioned 20 meters from the road. A dashed blue line, labeled 'ZONA EDIFICABILE CON SEMPLICE TITOLO ABILITATIVO', is positioned 20 meters from the road on both sides. A vertical double-headed arrow indicates the 20m distance between the road and the dashed green line. Another vertical double-headed arrow indicates the 20m distance between the road and the dashed blue line. The label 'STRADA DI TIPO "F"' is located at the bottom right of the diagram.</p>
<p>Lungo le strade di tipo C la fascia di rispetto per l'edificazione è di 30 m nel caso di cui al punto <i>c</i> dell'art. 4. Ad esempio, in presenza di zone edificabili che risultano individuate dallo strumento urbanistico nell'ambito di piani attuativi (PL, PII, PIP, ecc.).</p>	<p>The diagram illustrates a Type C road. On the left, a blue outline represents the 'CENTRO ABITATO' (built-up area), with a vertical orange line indicating the 'FINE CENTRO ABITATO' (end of built-up area). To the right of this line, a grey horizontal bar represents the road. A dashed green line, labeled 'PRG / PGT', is positioned 30 meters from the road. A dashed red line, labeled 'PIANO ATTUATIVO', is positioned 30 meters from the road on both sides. Vertical double-headed arrows indicate the 30m distance between the road and the dashed green line, and the 30m distance between the road and the dashed red line. On the right side, two green triangles point to the dashed red line, labeled 'Confine stradale' (road boundary). The label 'STRADA DI TIPO "C"' is located at the bottom right of the diagram.</p>

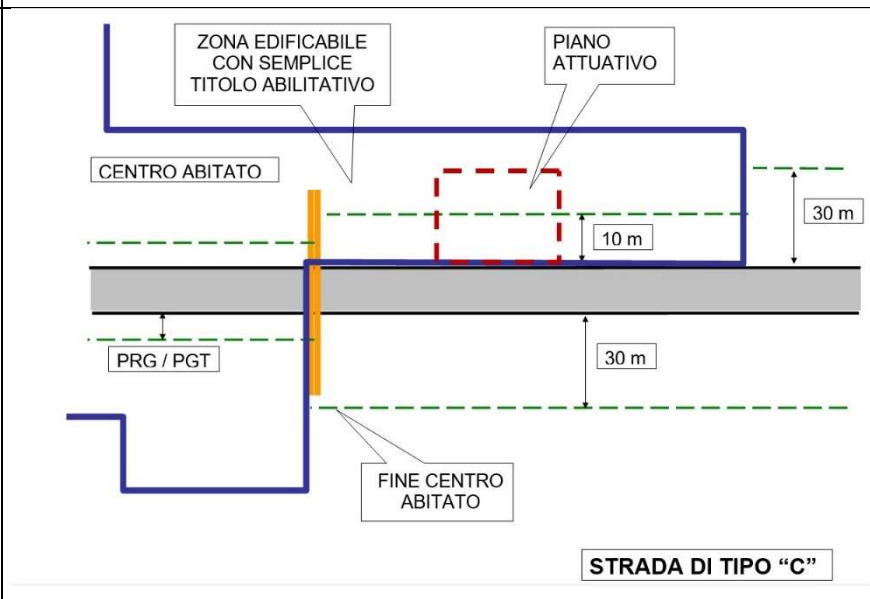
Lungo strade di tipo C la fascia di rispetto per l'edificazione è di 30 m nel caso di cui al punto c dell'art. 4. Ad esempio, in presenza di un SUAP che comporta consumo di suolo.



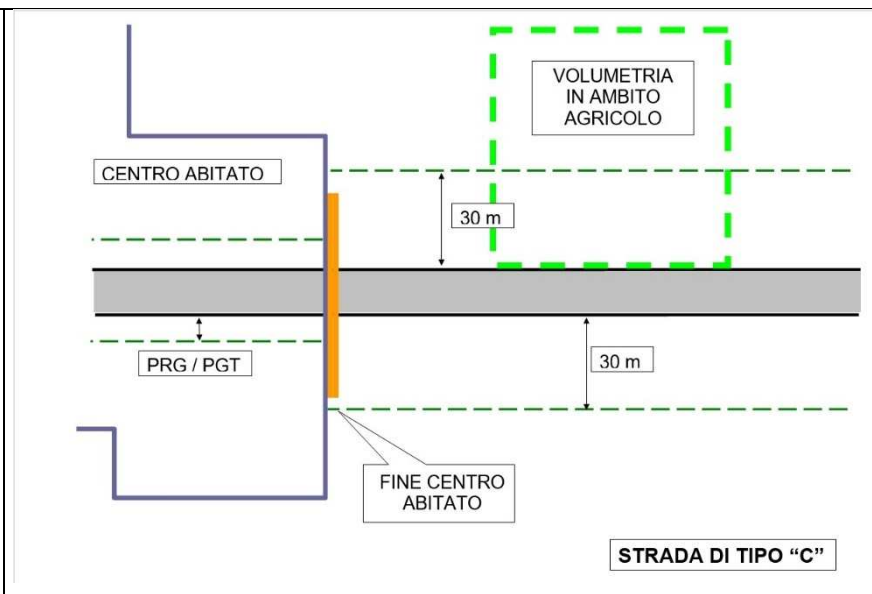
Lungo strade di tipo C la fascia di rispetto per l'edificazione è di 10 m laddove la zona si prefigura nel PGT come trasformabile a titolo diretto all'interno del tessuto consolidato.



Lungo le strade di tipo C la fascia di rispetto per l'edificazione è di 10 m in presenza di piani attuativi posti all'interno del centro abitato esistente (PL, PII, PIP, ecc.).



Lungo le strade di tipo C la fascia di rispetto per la nuova edificazione è di 30 m in presenza di aree edificabili, ma in un ambito agricolo come da punto *d* dell'art. 4.



Art. 7 - Dimensioni delle fasce di rispetto per le costruzioni lungo tratte stradali entro i centri abitati

1. Per le strade urbane (poste all'interno della delimitazione dei centri abitati) è lo strumento urbanistico generale del Comune a stabilire le dimensioni delle fasce di rispetto stradali, ad eccezione delle strade appartenenti alla rete primaria e principale, ovvero di classe A e di classe D. Si evidenzia che non esistono strade urbane di competenza della Provincia di Brescia appartenenti a tali classi.

Classe funzionale della strada urbana (stato di fatto)	Aree entro i centri abitati
Tipo D	20 m
Tipo E	PRG/PGT
Tipo F-urbana	PRG/PGT

Art. 8 - Dimensioni delle fasce di salvaguardia per le costruzioni lungo tratte stradali fuori i centri abitati in previsione dell'incremento della classe funzionale per effetto del PTCP

1. Nel caso il PTCP preveda l'incremento della classe funzionale della tratta in esame, alla fascia di rispetto stradale si sovrappone la fascia di salvaguardia, anch'essa da computarsi

dal *confine stradale* e determinata con riferimento alla classe funzionale della strada individuata dal PTCP.

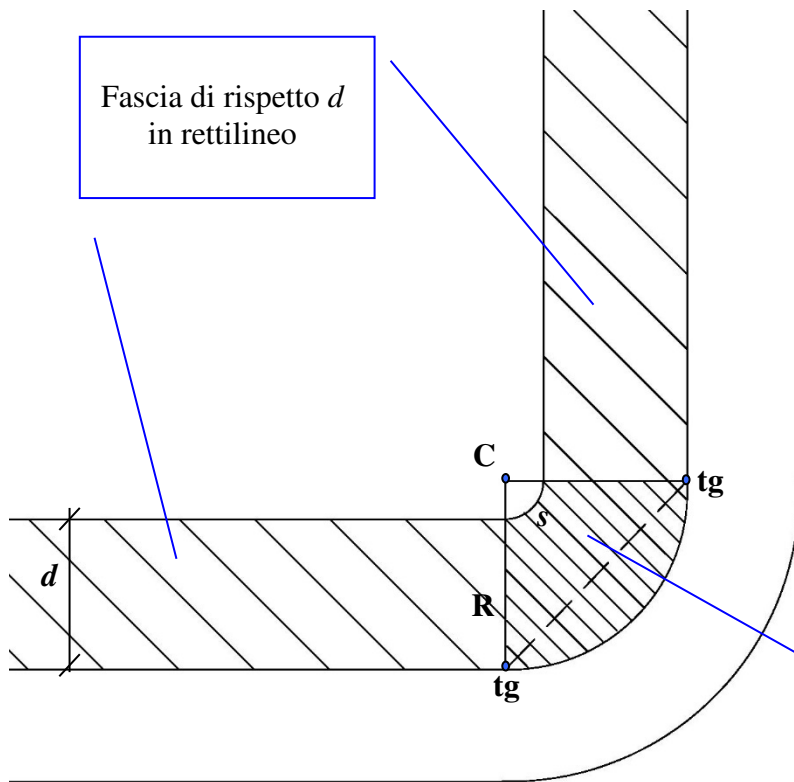
STRADA		Caratteristiche urbanistiche dell'area (art. 4)			
Classificazione della strada (prevista da PTCP)	Collocazione rispetto alla delimitazione del centro abitato	1 (fascia ridotta)	2 (fascia intera)	3 (fascia intera)	4 (fascia intera)
A	FUORI	30 m	30 m	60 m	60 m
B	FUORI	20 m	20 m	40 m	40 m
C	FUORI	10 m	10 m	30 m	30 m

Art. 9 - Tratti curvilinei

1. L'art. 27 del D.P.R. n. 495/1992 fornisce la metodologia per l'individuazione della fascia di rispetto stradale all'interno della curva ove il raggio sia inferiore o uguale a 250 m (si vedano gli schemi sotto riportati). Negli altri casi si osservano i medesimi criteri indicati dall'art. 26 del D.P.R. n. 495/1992.

All'esterno delle curve si osservano in tutti i casi le fasce di rispetto stabilite per i tratti rettilinei (art. 17 del *Nuovo codice della strada*).

2. Fuori dai centri abitati all'interno delle curve deve essere inibita nella fascia di rispetto la realizzazione di qualsiasi tipo di costruzione, di recinzione, di piantagione e di deposito.



Primo caso:

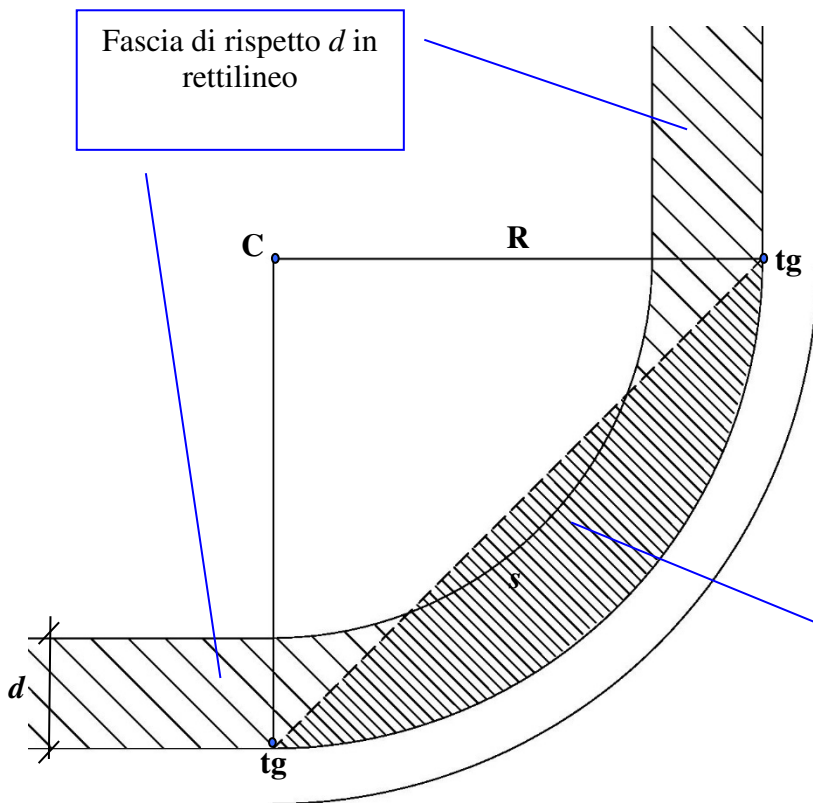
$R < 250 \text{ m}$

$d < R$

Linea s esterna alla corda

(s è la linea tracciata alla distanza d dal confine stradale in corrispondenza della curva)

Fascia di rispetto in curva inibita a qualsiasi costruzione, recinzione e piantagione



Secondo caso:

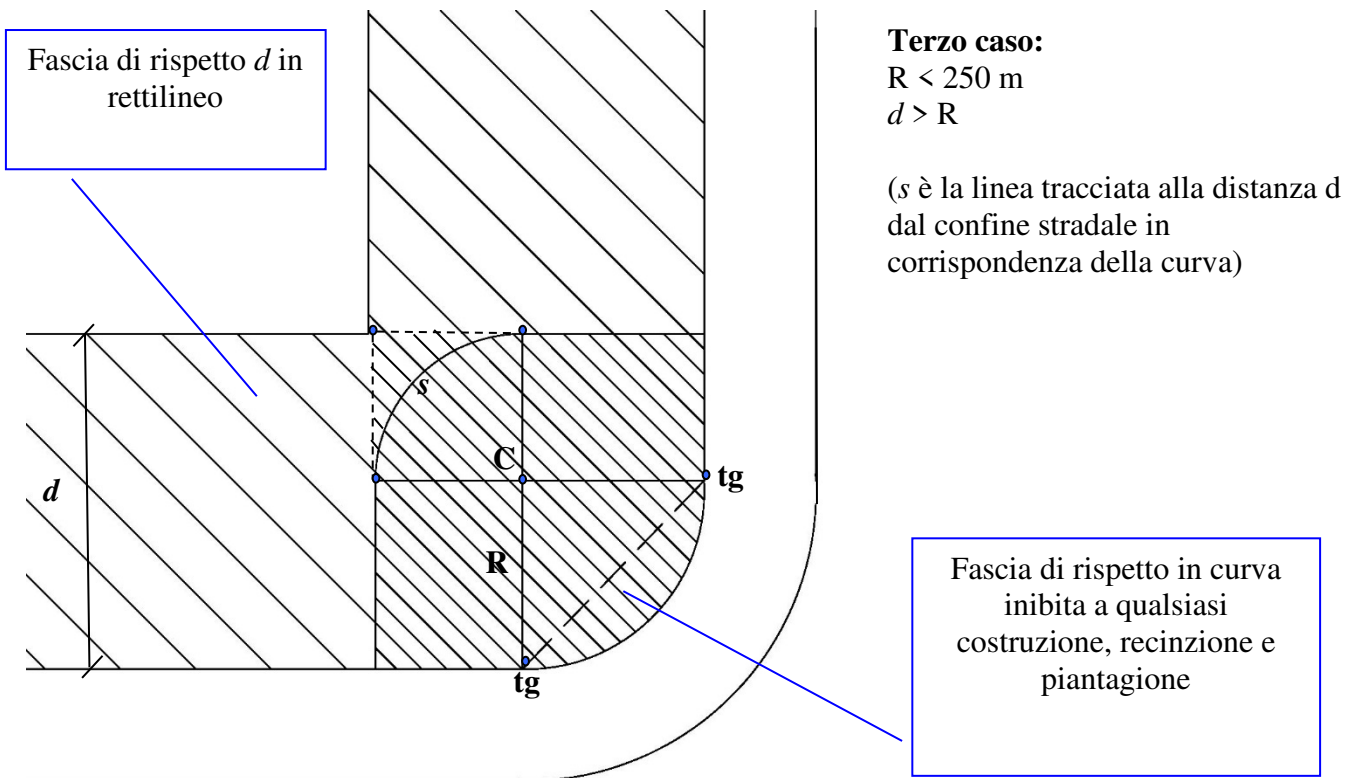
$R < 250 \text{ m}$

$d < R$

Linea s interna alla corda

(s è la linea tracciata alla distanza d dal confine stradale in corrispondenza della curva)

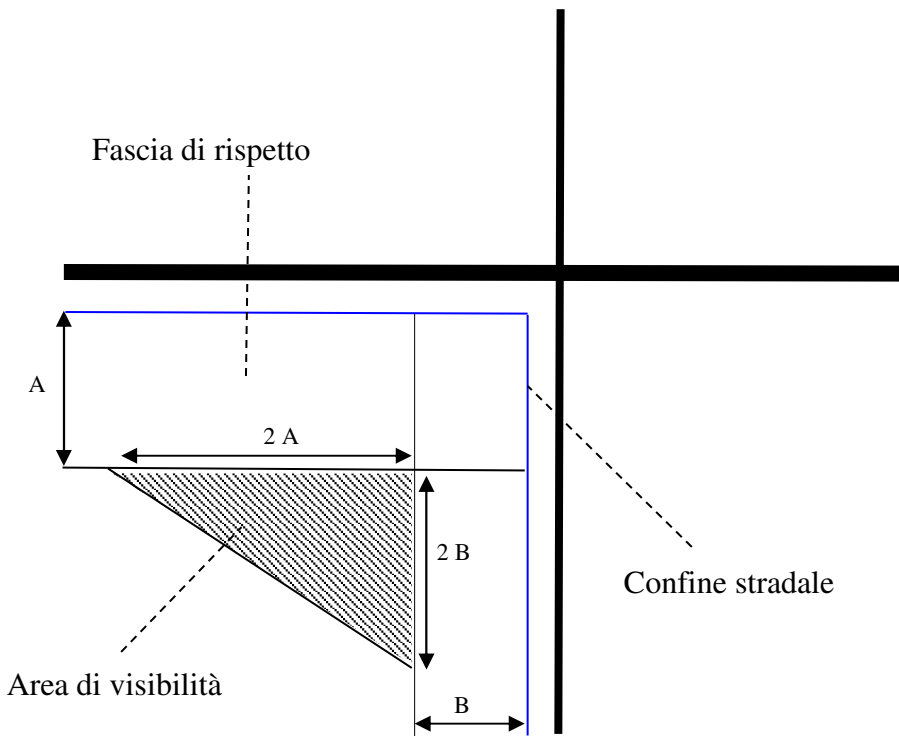
Fascia di rispetto in curva inibita a qualsiasi costruzione, recinzione e piantagione



Art. 10 - Intersezioni

1. In corrispondenza delle intersezioni stradali a raso, ad esclusione delle circolazioni rotatorie, alle fasce di rispetto quantificate secondo i criteri dei precedenti articoli del presente regolamento, deve aggiungersi 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, e il terzo lato costituito dal segmento congiungente i punti estremi.

Intersezione con incrocio a raso (sono indicati gli assi stradali)



2. Il comma 3 dell'art. 16 del *Nuovo codice della strada* detta le condizioni di vincolo per le intersezioni a livelli sfalsati. In corrispondenza e all'interno degli svincoli è vietata la costruzione di ogni genere di manufatti in elevazione.

3. La fascia di rispetto delle rampe esterne si quantificano con riferimento alla classe funzionale della strada avente categoria di minore importanza tra quelle che si intersecano.

Art. 11 - Muri, piantagioni, recinzioni, canali, fossi ed escavazioni laterali alle strade fuori dai centri abitati

1 - Canali, fossi ed escavazioni

Distanza minima dal confine stradale non inferiore alla profondità dei canali, fossi ed escavazioni e comunque non inferiore a 3 m in presenza di guard-rail e di 5 m in assenza del guard-rail, come misura per la riduzione della gravità di eventuali incidenti dovuti allo svio del veicolo.

2 - Muri

Distanza minima dal confine stradale da rispettare nella costruzione o ricostruzione di muri di cinta di qualsiasi natura e consistenza non inferiore a:

tipi A, B – 5 m

tipi C, F – 3 m

3 - Alberi

Distanza minima dal confine stradale non inferiore alla massima altezza dell'essenza a completamento del ciclo vegetativo e comunque non inferiore a 6 m.

4 - Siepi e recinzioni

I commi 7 ed 8 dell'art. 26 del D.P.R. n. 495/1992 stabiliscono le distanze minime di siepi e recinzioni distinguendo le seguenti casistiche:

- altezza della siepe/recinzione (inferiore o superiore al metro);
- altezza dei sostegni della recinzione emergenti dal terreno (inferiore o superiore a 30 cm).

TITOLO 3
ACCESSI A PROPRIETÁ E PERTINENZE DI SERVIZIO

Art. 12 Disposizioni generali

Art. 13 Strade di tipo B

Art. 14 Strade di tipo C

Art. 15 Condizioni di deroga relative alle strade di tipo C

Art. 16 Strade di tipo E ed F

Art. 12 – Disposizioni generali

1. Le presenti disposizioni si applicano agli accessi, intendendo per accessi sia le immissioni da area o edificio privato alla strada provinciale, sia le immissioni da strada privata alla strada provinciale; per queste ultime valgono altresì le norme regionali e statali sulla progettazione delle intersezioni stradali. Le immissioni delle strade pubbliche sulle strade provinciali si definiscono invece “intersezioni”.

2. Senza la preventiva autorizzazione dell'ente della strada non possono essere stabiliti/trasformati nuovi accessi o diramazioni, né nuovi innesti di strade a uso pubblico o privato.

3. La localizzazione e la configurazione degli accessi di nuova costruzione debbono essere tali da rispettare le distanze di visuale libera stabilite per le intersezioni (artt. 16 e 18 del codice della strada).

4. Gli accessi devono essere localizzati di norma nei tratti di strada in rettilineo e realizzati in modo tale da consentire manovre di ingresso e uscita sicure, senza che tali manovre comportino la sosta del veicolo sulla carreggiata.

5. L'autorizzazione a nuovi accessi, diramazioni, innesti, trasformazione degli accessi esistenti o variazione d'uso non può essere rilasciata se da essi deriva pregiudizio alla sicurezza o alla fluidità della circolazione.

6. Le tratte stradali di tipo C in cui non è ammessa l'apertura di nuovi accessi, perché ricorrenti le condizioni di cui all'art. 45, comma 6, del DPR del 16/12/1992 n. 495, possono essere stabilite anche con ordinanza.

7. Gli accessi, anche se non regolarizzati, aventi la sola funzione di accesso secondario ai fondi agricoli, ad esclusivo uso saltuario da parte delle macchine agricole impegnate nell'attività di preparazione dei terreni o raccolta, privi di elementi, manufatti o interventi atti a conformarli o ad interrompere la scarpata stradale (ad eccezione del semplice elemento funzionale all'interruzione/superamento del fosso di guardia stradale) non sono considerati nella determinazione delle distanze minime tra accessi consecutivi o tra accesso ed intersezione (DM 19/4/2006), né sono soggetti al rispetto delle predette distanze minime.

8. Gli accessi aventi la sola funzione di accesso ai vasi irrigui, o ad infrastrutture (quali autostrade, ferrovie, ecc.) ad esclusivo uso saltuario da parte delle macchine impegnate nell'attività di manutenzione degli stessi, privi di elementi, manufatti o interventi atti a conformarli o ad interrompere/modificare la scarpata stradale non sono considerati nella determinazione delle distanze minime tra accessi consecutivi o tra accesso ed intersezione (DM 19/4/2006), né sono soggetti al rispetto delle predette distanze minime.

9. Lungo le strade di tipo C, E ed F l'apertura o la regolarizzazione di accessi aventi le caratteristiche di cui ai precedenti commi 7 e 8 è in ogni caso soggetta ad autorizzazione, pur non essendo richiesto il rispetto delle distanze minime tra accessi consecutivi o tra accesso ed intersezione (DM 19/4/2006). L'eventuale successiva variazione d'uso o trasformazione degli stessi è autorizzabile solo nel rispetto delle distanze minime tra accessi consecutivi o tra accesso ed intersezione (DM 19/4/2006).

10. Nell'impossibilità di regolarizzare in linea tecnica gli accessi esistenti storicizzati o gli accessi a proprietà intercluse, l'autorizzazione è rilasciata subordinatamente alla realizzazione di particolari opere atte a mitigare le condizioni di rischio, quali accessi attrezzati o strade di servizio, anche attraverso la formazione di consorzi/servitù obbligatorie (art. 22 comma 9), valutando caso per caso i requisiti di sicurezza e di fluidità della circolazione.

Art. 13 - Strade di tipo B

1. Nelle strade extraurbane principali di competenza provinciale non sono consentiti accessi di nuova costruzione, con l'unica eccezione degli accessi alle aree di pertinenza di servizio (aree di sosta, aree di parcheggio, aree di distribuzione carburante) che rispettino le seguenti condizioni:

- dotati di corsie di accelerazione e decelerazione;
- realizzati a distanza non inferiore, di norma, a 1000 m tra loro, misurata tra gli assi degli accessi consecutivi per ogni senso di marcia;
- realizzati a distanza non inferiore, di norma, a 1000 m dall'intersezione più prossima, misurata tra l'asse dell'accesso e l'asse dell'intersezione.

2. É comunque vietata l'apertura di accessi lungo le rampe di intersezioni sia a raso che a livelli sfalsati, nonché lungo le corsie di accelerazione e decelerazione.

Art. 14 - Strade di tipo C

1. Nelle strade extraurbane secondarie sono consentiti accessi di nuova costruzione purché:

- realizzati a distanza non inferiore a 300 m tra loro (distanza misurata tra gli assi degli accessi consecutivi nel medesimo senso di marcia);
- realizzati a distanza non inferiore a 300 m dall'asse dell'intersezione più prossima (distanza misurata dall'asse dell'accesso) ovvero, in presenza di corsie specializzate, al limite dell'area di intersezione (si vedano le figure riportate al titolo 4).

2. Nuovi accessi posti a distanza inferiore sono ammessi solo se coordinati attraverso strade di servizio con immissioni ed uscite concentrate e caratterizzate da adeguate corsie di decelerazione o se ricorrono le condizioni di cui al successivo articolo 15.

3. É comunque vietata l'apertura di accessi lungo le rampe di intersezioni sia a raso che a livelli sfalsati, nonché lungo le corsie specializzate.

4. Le distanze minime per l'apertura degli accessi da adottare lungo le strade di servizio rispondono ai criteri indicati per le strade di tipo F, urbane o extraurbane a seconda del caso.

Art. 15 – Condizioni di deroga relative alle strade di tipo C

1. L'ente proprietario può derogare alla suindicata distanza di 300 m fino ad un minimo di 100 m qualora, in relazione alla situazione morfologica, risulti particolarmente gravosa la realizzazione di strade di servizio.

3. La stessa deroga può essere applicata per tratti di strade che, in considerazione della densità di attività o di accessi, sono soggetti a limitazioni di velocità e per i tratti di strade compresi all'interno di zone previste come edificabili o trasformabili dagli strumenti urbanistici generali o attuativi vigenti.

Strade di tipo C	
Distanza minima tra gli accessi consecutivi misurata tra gli assi degli accessi consecutivi per ogni senso di marcia.	300 m
Distanza minima tra accesso ed intersezione misurata tra l'asse dell'accesso e l'asse dell'intersezione ovvero, in presenza di corsie specializzate, il limite dell'area di intersezione (si vedano le figure riportate al titolo 4).	300 m
Distanza minima tra gli accessi consecutivi misurata tra gli assi degli accessi consecutivi per ogni senso di marcia qualora: <ul style="list-style-type: none"> 1) in relazione alla situazione morfologica, risulti particolarmente gravosa la realizzazione di strade di servizio; 2) nei tratti di strade che, in considerazione della densità di attività o di accessi, sono soggetti a limitazioni di velocità; 3) per i tratti di strade compresi all'interno di zone previste come edificabili o trasformabili dagli strumenti urbanistici generali o attuativi vigenti. 	100 m
Distanza minima tra accesso ed intersezione misurata tra l'asse dell'accesso e l'asse dell'intersezione ovvero, in presenza di corsie specializzate, il limite dell'area di intersezione (si vedano le figure riportate al titolo 4) qualora: <ul style="list-style-type: none"> 1) in relazione alla situazione morfologica, risulti particolarmente gravosa la realizzazione di strade di servizio; 2) nei tratti di strade che, in considerazione della densità di attività o di accessi, sono soggetti a limitazioni di velocità; 3) per i tratti di strade compresi all'interno di zone previste come edificabili o trasformabili dagli strumenti urbanistici generali o attuativi vigenti. 	100 m

Art. 16 – Strade di tipo E ed F

1. Le distanze minime da rispettare per l'apertura dei nuovi accessi lungo le strade di tipo E "urbane di quartiere" ed F "locali" urbane ed extraurbane (incluse le strade "urbane interzonali") sono indicate in tabella.

Tipo di strada	E Urbana di quartiere	F Extraurbana locale	F Urbana locale Urbana interzonale
Distanza minima tra gli accessi consecutivi misurata tra gli assi degli accessi consecutivi per ogni senso di marcia.	-	-	-
Distanza minima tra accesso ed intersezione (escluse intersezioni con circolazione rotatoria) misurata tra l'asse dell'accesso e l'asse dell'intersezione ovvero, in presenza di corsie specializzate, il limite dell'area di intersezione (si vedano le figure riportate al titolo 4).	12 m	30 m	12 m
Distanza minima tra accesso e intersezione con circolazione rotatoria misurata tra l'estremità del varco di accesso e la cuspide dell'isola divisionale (a raso o materializzata)	12 m	30 m	12 m

Le distanze minime suindicate devono essere adottate anche nei confronti dei varchi di immissione e dei varchi di uscita delle strade di servizio.

Le distanze minime per l'apertura degli accessi da adottare lungo le strade di servizio rispondono ai criteri indicati per le strade di tipo F, urbane o extraurbane a seconda del caso.

TITOLO 4

AREE DI SERVIZIO

Art. 17 Disposizioni generali

Art. 18 Innessi su strade provinciali extraurbane principali (tipo B) per distributori di carburanti (schema 1)

Art. 19 Innessi su strade provinciali extraurbane secondarie (tipo C) per distributori di carburanti (schema 2)

Art. 20 Innessi su strade provinciali extraurbane locali (tipo F) per distributori di carburanti (schemi 2, 3 e 4)

Art. 17 – Disposizioni generali

1. Gli impianti di distribuzione di carburante sono parte delle aree di servizio.

2. In base all'art. 61 del DPR del 16/12/1992, n. 495, si definisce "area di servizio" una struttura fisica ed organizzata dotata di un insieme di strutture destinate al rifornimento dei veicoli ed al ristoro degli utenti della strada. In base all'art. 60 del citato DPR, le aree di servizio devono far parte integrante del progetto stradale e devono essere ubicate in apposite zone, in modo tale da garantire in ogni caso la sicurezza e la fluidità del traffico sull'infrastruttura servita.

3. Sempre l'art. 60 stabilisce che le pertinenze stradali non possono essere ubicate in prossimità di intersezioni, di fossi, di fermate di mezzi pubblici e lungo tratti di strada in curva o a visibilità limitata. Inoltre, l'ubicazione delle stesse deve essere tale da consentire un reciproco avvistamento tra i conducenti in entrata ed in uscita dalla pertinenza medesima; presso le uscite sono vietati siepi e cartelli che impediscano la visuale sulla strada ai conducenti che devono reinserirsi nel traffico.

4. Con riferimento alla classificazione funzionale delle strade allo stato di fatto, il presente regolamento definisce per ciascun tipo di strada provinciale le caratteristiche degli innesti alle aree di servizio che devono essere rispettate per l'installazione di nuovi impianti per la distribuzione dei carburanti. Le medesime caratteristiche costituiscono riferimento orientativo a cui tendere, compatibilmente con lo stato dei luoghi, in occasione della ristrutturazione e dell'ampliamento degli impianti esistenti, per i quali si deve provvedere alla riqualificazione degli innesti preesistenti laddove ritenuta necessaria dalla Provincia.

5. Il rispetto delle indicazioni sulla realizzazione degli innesti è condizione necessaria per il rilascio di autorizzazioni agli accessi di nuovi impianti, anche in occasione della ristrutturazione o ampliamento di quelli esistenti lungo le strade provinciali, oltre il rispetto del regolamento regionale 13 maggio 2002, n.2.

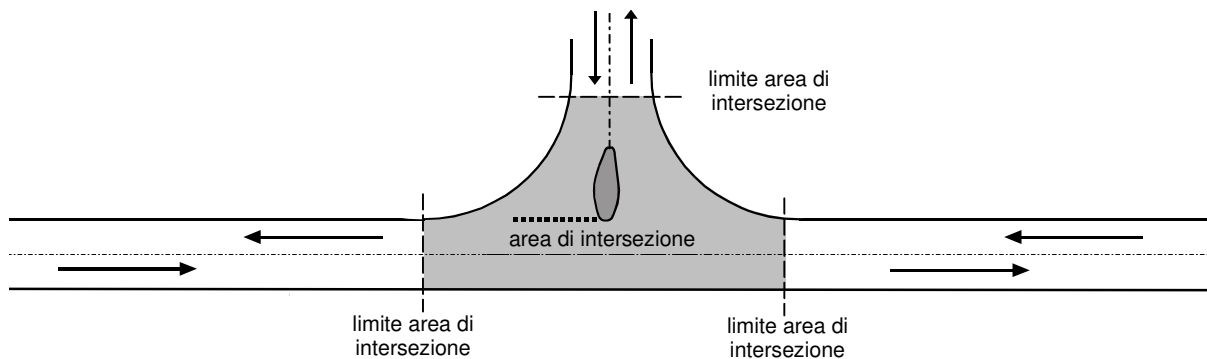
6. Gli accessi alle aree di servizio di nuova realizzazione devono essere progettati ad una distanza dagli altri accessi ed intersezioni esistenti che sia conforme a quanto indicato al titolo 3 del presente regolamento. Le medesime distanze costituiscono riferimento orientativo a cui tendere, compatibilmente con lo stato dei luoghi, in occasione della

ristrutturazione e dell'ampliamento degli impianti esistenti, anche nei casi in cui si deve provvedere alla riqualificazione degli innesti preesistenti laddove ritenuta necessaria dalla Provincia.

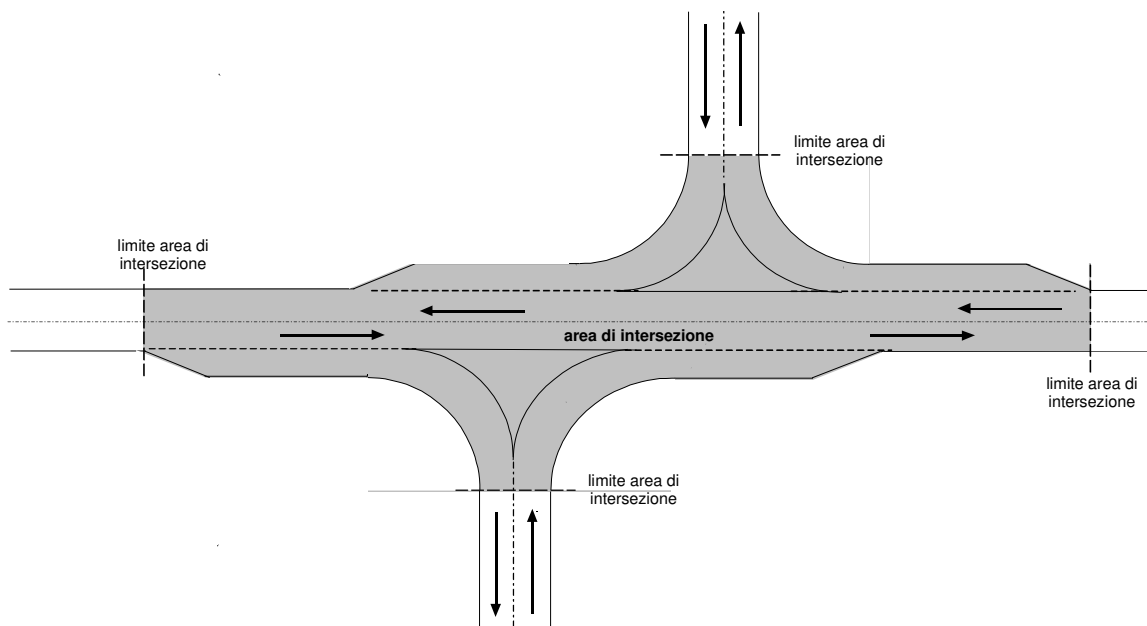
7. L'area di intersezione così come definita dall'art. 3, comma 1, n. 1) del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285, trova i suoi limiti nei punti in cui la sezione della carreggiata corrente (insieme delle corsie di marcia) varia la sua dimensione trasversale (tangenti delle curve di accordo, fine delle corsie di accelerazione, inizio delle corsie di decelerazione – vedi figure).

Questo principio si applica a tutte le tipologie di intersezione, incluse le circolazioni rotatorie, tenendo conto che per queste ultime, ai soli fini della posa dei mezzi pubblicitari, l'area di intersezione è quella indicata nella figura di seguito riportata.

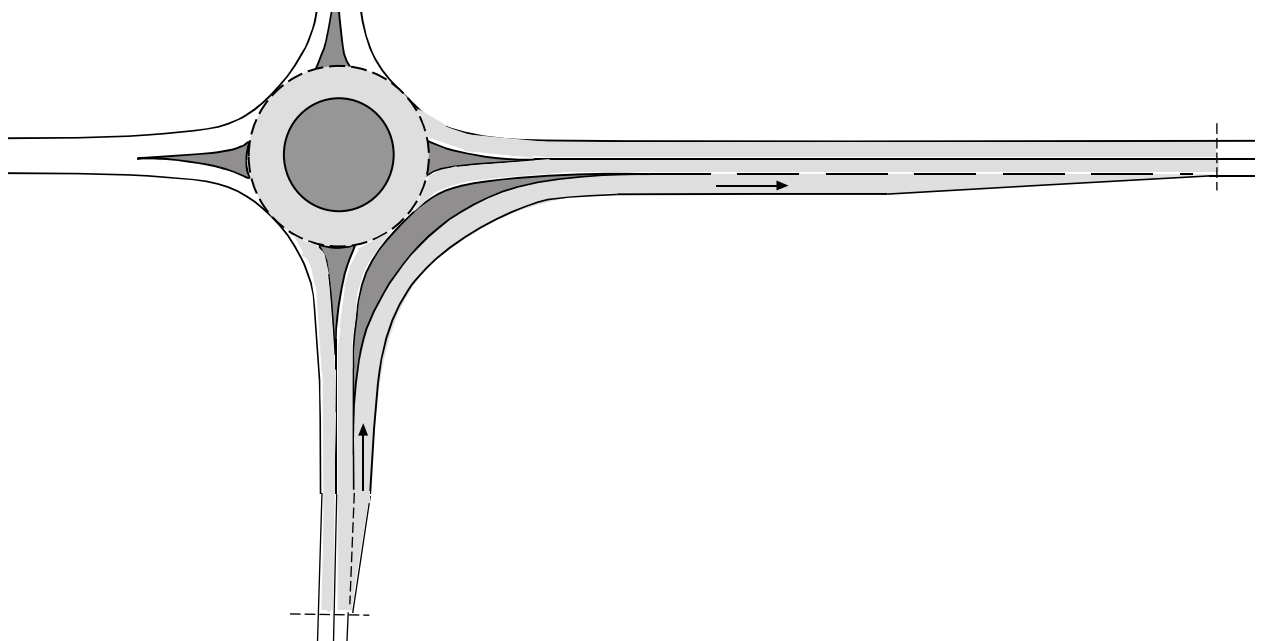
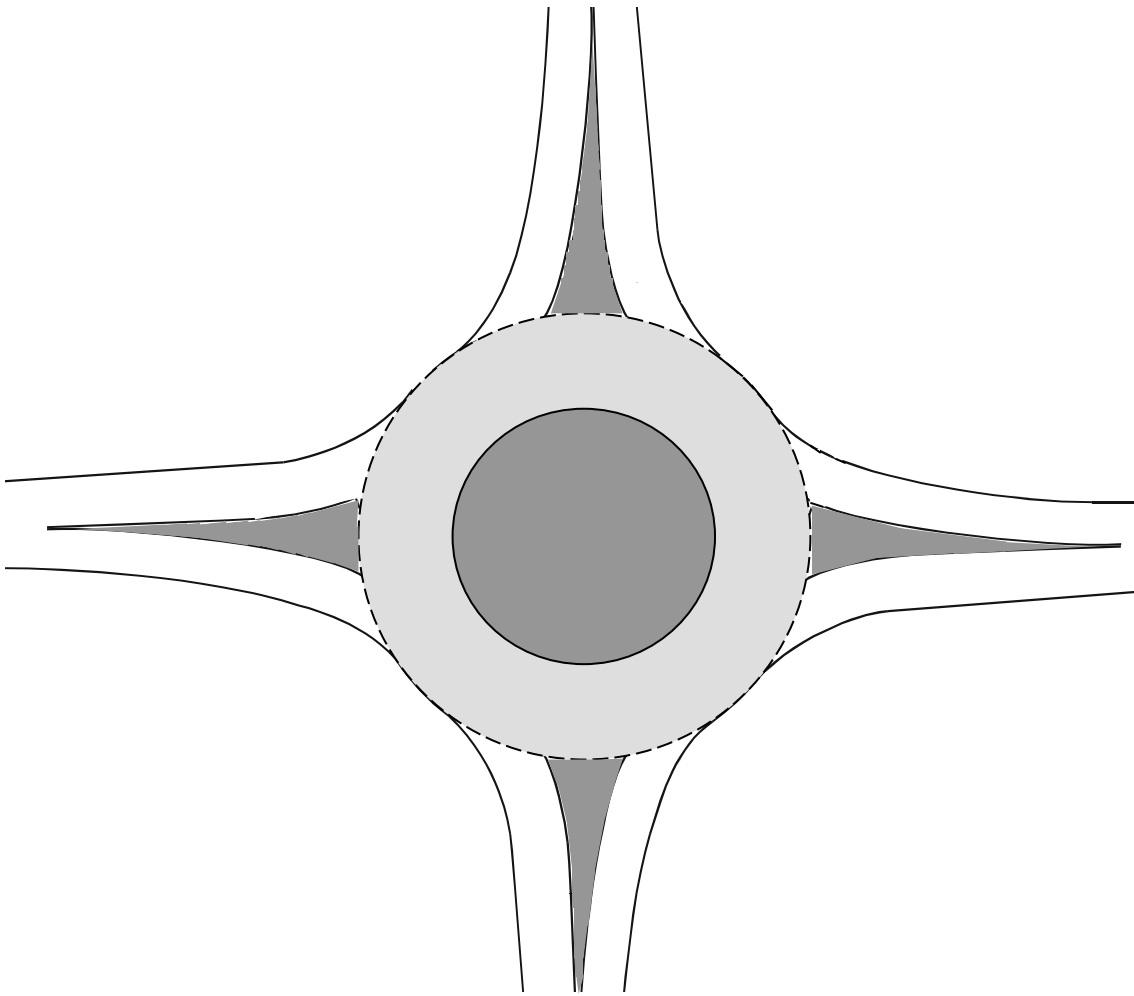
Area di intersezione per intersezione a T.



Area di intersezione in presenza di corsie di accelerazione e decelerazione.

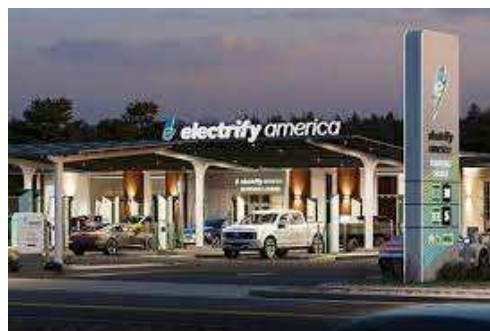


Area di intersezione di circolazione rotatoria.



8. Il rispetto delle indicazioni di cui al presente Titolo è condizione necessaria per il rilascio anche delle autorizzazioni degli accessi alle pertinenze di servizio strutturate come stazioni ad esclusiva erogazione dell'energia elettrica, costituite da piattaforma coperta da tettoia con un numero minimo di 6 colonne a ricarica "ultrarapida", prese CCS2 o Combo2 (Europa) e CHadeMO (Giappone), alta potenza in corrente continua (100-350 kW), convertitore AC/DC interno all'infrastruttura, cabina di trasformazione ed eventuali altri servizi di ristoro degli utenti della strada.

L'ammissione di dette stazioni di servizio per la ricarica dei veicoli elettrici tra le pertinenze di servizio della strada spetta unicamente alla Provincia, che seleziona esclusivamente le proposte progettuali atte a garantire caratteristiche funzionali specifiche ed esclusive per la ricarica, oltre che un'elevata offerta quantitativa di postazioni di ricarica. Le stazioni devono presentare anche caratteristiche architettoniche tali da renderle riconoscibili come aree di servizio. La funzione di ricarica deve risultare assolutamente prevalente e svincolata da ogni altra funzione, come la sosta veicolare, le attività commerciali o produttive, aree alberghiere, zone residenziali, ecc.



Art. 18 - Innesti su strade provinciali extraurbane principali (tipo B) per distributori di carburanti (schema 1)

1. Le aree di servizio sulle strade provinciali extraurbane principali (tipo B) dovranno essere provviste di accessi ed uscite con corsie di canalizzazione dimensionate come da allegato schema grafico.

2. La larghezza delle suddette corsie di canalizzazione deve essere di 3,50 m, oltre che banchina sulla destra; la lunghezza del raccordo tra le corsie e la strada deve essere non inferiore a 30 m.

3. Le lunghezze delle corsie di canalizzazione sono in funzione della pendenza longitudinale della strada principale: per la loro determinazione si utilizzano i diagrammi riportati nelle tavole, individuando, per il tipo di strada, la lunghezza corrispondente alla pendenza.

4. Le dimensioni per il tracciamento dei raccordi circolari, da realizzare mediante tricentriche, sono indicate nella tavola allegata "Schema 1- Schema degli innesti su strade provinciali primarie e principali extraurbane per distributori di carburante", dove sono rappresentate anche le indicazioni sulla segnaletica orizzontale e verticale da adottare.

5. La distanza minima di 1000 m tra gli accessi delle aree di servizio e le intersezioni è da misurarsi tra i due successivi limiti dell'area di intersezione e del distributore (con riferimento alle figure).

Art. 19 - Innesti su strade provinciali extraurbane secondarie (tipo C) per distributori di carburanti (schema 2)

1. Le aree di servizio su strade provinciali extraurbane secondarie (tipo C) dovranno essere provviste di accessi ed uscite con corsie di canalizzazione dimensionate come da tavola allegata "Schema 2 - Schema degli innesti su strade provinciali secondarie extraurbane per distributori di carburante".

2. La larghezza di tali corsie deve essere di 3,50 m, oltre che banchine sulla destra; la lunghezza del raccordo tra le corsie e la strada deve essere non inferiore a 20 m.

3. Le lunghezze delle suddette corsie di canalizzazione sono in funzione della pendenza longitudinale della strada secondaria: per la loro determinazione si utilizzano i diagrammi riportati nella tavola allegata, individuando, la lunghezza corrispondente alla pendenza.

4. Le dimensioni per il tracciamento dei raccordi circolari da realizzare mediante tricentriche sono indicate nella tavola allegata, dove sono rappresentate anche le indicazioni sulla segnaletica orizzontale e verticale da adottare.

5. La distanza minima di 300 m tra gli accessi delle aree di servizio e le intersezioni è da misurarsi tra due successivi limiti dell'intersezione e del distributore (con riferimento alle figure). Tale distanza può essere derogata fino ad un minimo di 100 m in presenza delle

condizioni indicate nel precedente art. 15, previo parere favorevole della Provincia di Brescia, nel caso sia comunque garantita una completa visibilità reciproca tra accesso e intersezione.

6. Nel caso di aree di servizio già esistenti su strade provinciali extraurbane secondarie (tipo C), laddove siano presenti condizioni che non consentono l'inserimento di accessi ed uscite con corsie di canalizzazione dimensionate come da tavola allegata "Schema 2 - Schema degli innesti su strade provinciali secondarie extraurbane per distributori di carburante", previo parere favorevole della Provincia di Brescia, può essere adottato lo schema ANAS approvato con Circolare ANAS numero 6/2008 avente ad oggetto "Modifiche alla Circolare ANAS n° 03/2007 relativa alla Tipologia degli accessi ed impianti per la distribuzione automatica di carburante ad uso autotrazione in fregio a strade extraurbane. A carreggiata unica bidirezionale con una corsia per ogni senso di marcia, lungo le quali sono vietate le manovre sinistrorse".

Art. 20 - Innesti su strade provinciali extraurbane locali (tipo F) per distributori di carburanti (schemi 2, 3 e 4)

1. Per gli innesti su strade provinciali locali (tipo F) si distinguono tre casi:

- a) strade locali con velocità massima consentita di 90 km/h;
- b) strade locali con velocità massima consentita di 70 km/h;
- c) strade locali con velocità massima consentita di 50 km/h.

2. Per il caso di cui al comma 1 lettera b) gli innesti dovranno essere realizzati con un tratto di raccordo di lunghezza non inferiore a 30 m e larghezza finale di 3,50 m, a cui deve seguire un raccordo circolare con l'area di servizio di raggio minimo 10 m.

3. Il caso di cui al comma 1 lettera c) si differenzia dal caso b) per l'assenza del tratto di raccordo. Inoltre, il tratto circolare di raccordo con l'area di servizio dovrà avere un raggio minimo di 15 m.

4. Sulle tavole allegare relative agli innesti su strade locali, sono riportate anche indicazioni sulla segnaletica orizzontale e verticale da adottare.

5. Per il caso di cui al comma 1 lettera a) si adottano i medesimi criteri di cui al precedente art. 19 con il relativo "Schema 2". La scelta della tipologia di accesso (schema 2, 3, 4) compete alla Provincia sulla base delle condizioni di fluidità e sicurezza da garantire all'asse stradale. É ammessa anche l'applicazione dello schema ANAS di cui al comma 6 dell'art. 19 nel caso di aree di servizio già esistenti su strade provinciali extraurbane locali (tipo F), laddove siano presenti condizioni che non consentono l'inserimento di accessi ed uscite con corsie di canalizzazione dimensionate come da tavola allegata "Schema 2 - Schema degli innesti su strade provinciali secondarie extraurbane per distributori di carburante", previo parere favorevole della Provincia di Brescia.

6. Per quanto riguarda la distanza degli accessi dalle intersezioni, essa non deve essere inferiore a 30 m, misurati tra i due successivi limiti dell'area di intersezione e del distributore.

TITOLO 5

DISCIPLINA GENERALE DELLE TARIFFE PER IL RILASCIO DI CONCESSIONI, AUTORIZZAZIONI, NULLAOSTA

Art. 21 Disposizioni generali

Art. 22 Spese d'istruttoria richieste per il rilascio di autorizzazioni, concessioni e nullaosta riguardanti le occupazioni permanenti e quelle temporanee

Art. 23 Canoni di autorizzazione

Art. 24 Tariffe

Art. 25 Occupazioni di altra natura

Art. 21 – Disposizioni generali

1. Gli interessati al rilascio o al rinnovo di concessioni, autorizzazioni e nullaosta debbono corrispondere all'Amministrazione Provinciale le spese d'istruttoria⁶ e i canoni di concessione o autorizzazione previsti dal codice della strada e dal Regolamento per l'applicazione del canone patrimoniale di concessione, autorizzazione o esposizione pubblicitaria.

Art. 22 - Spese d'istruttoria richieste per il rilascio di autorizzazioni, concessioni e nullaosta riguardanti le occupazioni permanenti e quelle temporanee

1. Contestualmente alla presentazione della domanda per ottenere il rilascio di un'autorizzazione, concessione o nullaosta riguardante un'occupazione permanente di suolo, soprassuolo o sottosuolo stradale devono essere versati gli oneri di istruttoria. L'occupazione permanente ha un carattere stabile, di durata non inferiore all'anno, comporta o meno l'esistenza di manufatti o impianti e può sottrarre l'uso pubblico alla collettività per scopi privatistici.

2. Contestualmente alla presentazione della domanda per ottenere il rilascio di un'autorizzazione, concessione o nullaosta riguardante un'occupazione temporanea di suolo, soprassuolo o sottosuolo stradale devono essere versati gli oneri di istruttoria. L'occupazione temporanea ha durata inferiore all'anno.

Art. 23 - Canoni di autorizzazione

1. La quantificazione dei canoni annui di autorizzazione, degli accessi ad attività che producono reddito, poste fuori dai centri abitati, varia in relazione alla seguente classificazione:

- a) accessi a stazioni di servizio carburante;
- b) accessi ad attività commerciali, artigianali, industriali, estrattive, ecc.;
- c) accessi a lottizzazioni destinate anche parzialmente ad attività produttive.

⁶ L'art. 405, comma 2, del Regolamento di esecuzione del codice della strada, D.P.R. 16/12/1992, n. 495 prevede che gli interessati al rilascio o al rinnovo di concessioni, autorizzazioni e nullaosta da parte degli enti proprietari della strada debbano corrispondere agli enti, diritti la cui quantificazione è demandata agli enti stessi.

2. Il criterio per la quantificazione dei canoni annui di autorizzazione degli accessi di cui al comma precedente è il seguente:

$$\text{Importo annuo} = C \times A \times K$$

dove:

C = tariffa unitaria correlata al vantaggio economico che l'utente ricava dalla strada e all'importanza economica dell'attività:

K = coefficiente correlato alla categoria della strada.

A = area dell'accesso = a x b

[ai fini del calcolo, se il valore A non risulta intero, verrà arrotondato per eccesso all'unità intera immediatamente superiore].

dove:

a = lunghezza dell'elemento oggetto di autorizzazione sul fronte stradale, espressa in metri lineari, così determinata:

- casi di cui al comma 1 lettera a) del presente articolo:

a = proiezione ortogonale sul fronte stradale dell'attività comprendente le aperture, le eventuali aiuole spartitraffico (cordolature, muri, recinzioni, elementi vari di delimitazione) e le corsie di accelerazione e decelerazione, con un limite massimo ai fini del calcolo di 250 metri, a prescindere dalla lunghezza effettiva;

- casi di cui al comma 1 lettere b) e c) del presente articolo:

a = luce netta delle aperture sul fronte stradale con esclusione degli eventuali spazi di raccordo con la carreggiata e delle corsie di accelerazione e/o decelerazione.

b = profondità convenzionale, sempre e comunque pari ad un metro lineare

Ai fini della tassazione le strade di servizio sono riferite alla classe della relativa piattaforma principale⁷.

3. L'importo del canone annuo, se non intero, verrà arrotondato all'unità intera immediatamente superiore.

4. Il 31 ottobre è il termine di scadenza annuale per il pagamento dei canoni delle autorizzazioni in corso di validità, per quelle nuove e per quelle rinnovate, riferite agli accessi ad attività che producono reddito, poste fuori dai centri abitati. Per i provvedimenti rilasciati oltre il 31 ottobre, il pagamento è differito al 31 dicembre del medesimo anno.

5. Il pagamento del canone annuo viene richiesto, prescindendo dall'effettiva proprietà dell'area occupata, al titolare della relativa licenza di esercizio.

Art. 24 - Tariffe

1. La suddivisione della rete stradale ai fini dell'applicazione delle disposizioni di cui al presente titolo (parametro K) e le tariffe che il richiedente deve versare ai fini del rilascio di autorizzazioni, concessioni e nulla osta sono approvate con separato provvedimento dal Presidente della Provincia.

2. I valori unitari del parametro C di cui all'articolo precedente vengono stabiliti distinguendo le tipologie di accessi di cui all'art. 23, comma 1.

Art. 25 - Occupazioni di altra natura

1. Per le altre tipologie di occupazione diverse dagli accessi carrai si rinvia alle disposizioni del **Regolamento per l'applicazione del canone patrimoniale di concessione, autorizzazione o esposizione pubblicitaria.**

⁷ Per "strada di servizio" si intende la strada affiancata alla strada principale, avente la funzione di consentire la sosta ed il raggruppamento degli accessi dalle proprietà laterali nonché il movimento e le manovre dei veicoli non ammessi sulla strada principale stessa.

TITOLO 6

TRANSITO DEI TRASPORTI ECCEZIONALI SUI PONTI

Art. 26 Modalità di attuazione delle *Linee guida sui trasporti in condizioni di eccezionalità* (DM 28/7/2022) in fase transitoria

TRASPORTI FINO A 108 TONNELLATE

Art. 27 Autorizzazioni (singole, multiple e periodiche) fino a 108 tonnellate e tipologie di trasporti per le quali hanno validità le cartografie pubblicate sul geoportale provinciale e sul portale teonline regionale

Art. 28 Contenuti delle cartografie pubblicate ai sensi della L.R. 6/2012

Art. 29 Prescrizioni di carattere generale per il transito sui ponti dei trasporti eccezionali

Art. 30 Categorie di mezzi per i quali, oltre alle prescrizioni di carattere generale, non sono previste prescrizioni di carattere particolare per il transito sui ponti dei trasporti eccezionali

Art. 31 Prescrizioni di carattere particolare per il transito sui ponti di mezzi di massa fino a 56 tonnellate

Art. 32 Prescrizioni di carattere particolare per il transito sui ponti di mezzi di massa fino a 72 tonnellate

Art. 33 Prescrizioni di carattere particolare per il transito sui ponti di mezzi di massa fino a 108 ton, oltre che per il transito di carri, colis, prefabbricati (Pre 25x75), prefabbricati (Pre 35x108)

Art. 34 Prescrizioni di carattere particolare per il transito sui ponti di macchine agricole eccezionali

TRASPORTI A VIAGGIO OLTRE LE 108 TONNELLATE

Art. 35 Prescrizioni di carattere generale per trasporti a viaggio oltre 108 tonnellate

Art. 36 Documentazione richiesta ai fini istruttori e prescrizioni specifiche per trasporti a viaggio oltre 108 tonnellate

Art. 37 Criteri adottati in fase istruttoria per trasporti a viaggio oltre 108 tonnellate

Art. dal 38 al 57 ABROGATI

TITOLO 6

TRANSITO DEI TRASPORTI ECCEZIONALI SUI PONTI

Articolo 26 – Modalità di attuazione delle Linee guida sui trasporti in condizioni di eccezionalità (DM 28/7/2022) in fase transitoria

1. In relazione alle attività di verifica previste dalle *Linee guida per la classificazione e gestione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti* approvate con DM n. 204 del 1/7/2022 (che ha superato la legge 16/11/2018 n. 130 di conversione del decreto legge 28/9/2018 n. 109 e anche il successivo DM n. 493 del 31/12/2021), sono stati sottoscritti più accordi di collaborazione con l'Università degli Studi di Brescia, che ha in corso la valutazione dello stato conservativo dei ponti della Provincia di Brescia. Questa attività, lunga e complessa, sta comportando l'analisi di circa 450 ponti (ove per "ponti" si intendono le opere di lunghezza superiore a 6 metri), tanto che, per non penalizzare il sistema economico provinciale, sono stati individuati alcuni "percorsi principali" dei trasporti eccezionali a cui dare la priorità. Tali "percorsi principali", determinati anche in base alle indicazioni fornite dalle associazioni dei trasportatori, risultano quelli maggiormente interessati dal transito dei trasporti eccezionali per massa. Lungo di essi sono stati censiti 170 ponti, per un totale di circa 350 campate.

I "percorsi principali" dei trasporti principali sono:

- la direttrice SPBS510 - SPBS11 "Tangenziale Sud" - SPBS235 (Pisogne – Brescia - Orzinuovi);
- la direttrice SPBS573 - SPIX (Palazzolo – Quinzano d'Oglio);
- la direttrice SPBS237D1-SP116-SP4-SP28-SPBS567 (Vestone – Salò - Lonato), incluso il tratto da Sabbio Chiese fino ad Odolo della SP79;
- la direttrice SPBS668-SPBS236 (Orzinuovi – Montichiari);
- la direttrice SPBS45bis (Pontevico – Brescia).

2. É in corso un'attività di indagine dell'Università degli Studi di Brescia finalizzata all'elaborazione delle schede di Livello 1 e alla determinazione della classe di attenzione (Livello 2), in attuazione alle vigenti LL.GG. Ponti e relative "Istruzioni operative". Si precisa che tutti i manufatti di competenza provinciale sono stati visionati nel corso degli anni dal personale provinciale, il quale è impegnato a mantenere un costante monitoraggio. Nelle more della determinazione della classe di attenzione di tutti i ponti, ad ogni ponte di

lunghezza superiore a 6 m è stata temporaneamente assegnata una classe (T1, T2, T3, T4) in base alle loro caratteristiche, alle relative condizioni di conservazione e al grado di conoscenza raggiunto. L'assegnazione della classe sarà di volta in volta aggiornata, anche in considerazione dei risultati delle verifiche sui ponti, studi in fase di avanzamento. La classificazione dei ponti nelle classi T1, T2, T3 e T4 sarà infine superata dall'indicazione della classe di attenzione, coerentemente a quanto previsto dalle *Linee Guida per il censimento, la classificazione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti*, una volta disponibili le classi di attenzione dei ponti, a seguito dell'attività di indagine in corso con la collaborazione con l'Università degli Studi di Brescia.

3. Per i manufatti di nuova realizzazione oppure oggetto di recenti interventi di manutenzione straordinaria/riabilitazione strutturale (che abbiano consentito il raggiungimento almeno del livello di operatività), in cui il collaudo o il certificato di regolare esecuzione sia stato emesso da meno di 10 anni, la Provincia di Brescia potrà far predisporre direttamente ai progettisti delle verifiche su convogli tipo.

TRASPORTI FINO A 108 TONNELLATE

Articolo 27 – Autorizzazioni (singole, multiple e periodiche) fino a 108 tonnellate e tipologie di trasporti per le quali hanno validità le cartografie pubblicate sul geoportale provinciale e sul portale teonline regionale

1. Ai sensi della L.R. 6/2012, con riferimento alle tipologie di veicoli e trasporti eccezionali indicati nelle Linee Guida approvate con D.G.R. 4 marzo 2019 - n. XI/1341, la disciplina da applicare è quella prevista dalle cartografie pubblicate sul portale di Regione Lombardia www.teonline.servizirl.it. Le cartografie pubblicate sul geoportale della Provincia di Brescia alla voce “trasporti eccezionali” saranno comunque sempre aggiornate e congruenti con la cartografia regionale e saranno conformate alle *Linee Guida per il censimento, la classificazione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti* una volta disponibili le classi di attenzione dei ponti, a seguito dell’attività di indagine avviata in collaborazione con l’Università degli Studi di Brescia.

2. Le tipologie di trasporto e di veicoli eccezionali per le quali le cartografie di cui al precedente articolo individuano le strade percorribili di competenza provinciale sono le seguenti:

- A. “33 ton”** - Mezzi d’opera e veicoli ad uso speciale di massa complessiva fino a 33 tonnellate;
- B. “40 ton”** - Mezzi d’opera e veicoli ad uso speciale di massa complessiva fino a 40 tonnellate;
- C. “56 ton”** - Mezzi d’opera, macchine operatrici eccezionali, complessi veicolari per il trasporto di macchine operatrici e veicoli ad uso speciale, di massa complessiva fino a 56 tonnellate;
- D. “72 ton”** - Macchine operatrici eccezionali, complessi veicolari per il trasporto di macchine operatrici e veicoli ad uso speciale, di massa complessiva fino a 72 tonnellate;
- E. “108 ton”** - Macchine operatrici eccezionali, veicoli ad uso speciale, di massa complessiva fino a 108 ton., con limite di carico per asse di 13 tonnellate;
- F. “Pali”** – veicoli per il trasporto dei pali per linee elettriche, telefoniche e di pubblica illuminazione o altro materiale analogo, qualora siano rispettate le condizioni previste all’art. 13 comma 2 lettera B), lettera d) ed il trasporto sia effettuato con le stesse finalità di pubblica utilità;

- G. “Carri”** - veicoli per il trasporto di carri ferroviari di massa complessiva fino a 108 ton., con limite di carico per asse di 13 tonnellate;
- H. “Coils”** - veicoli per il trasporto di coils, laminati grezzi e blocchi di pietra naturale, di massa complessiva fino a 108 ton., con limite di carico per asse di 13 tonnellate;
- I. “Pre 25 x 75”** – complessi veicolari per il trasporto di elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l’edilizia con lunghezza fino a 25,00 metri e massa complessiva fino a 75 tonnellate;
- J. “Pre 25 x 108”** – complessi veicolari per il trasporto di elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l’edilizia con lunghezza fino a 25,00 metri e massa complessiva fino a 108 tonnellate;
- K. “Pre 35 x 108”** – complessi veicolari per il trasporto di elementi prefabbricati compositi ed apparecchiature industriali complesse per l’edilizia con lunghezza fino a 35,00 metri e massa complessiva fino a 108 tonnellate;
- L.** Macchine agricole eccezionali;
- M.** Veicoli o trasporti eccezionali “Fuori sagoma” non eccezionali per massa – **veicoli o complessi veicolari di altezza 4,30 metri - larghezza 3,00 metri – lunghezza 20 metri** – (art. 13 comma 2 lettera A) del DPR 495/1992);
- N.** Veicoli o trasporti eccezionali “Fuori sagoma” non eccezionali per massa – **veicoli o complessi veicolari di altezza 4,30 metri - larghezza 2,55 metri – lunghezza 25 metri** – (art. 13 comma 2 lettera A) del DPR 495/1992).

3. I contenuti delle cartografie di cui all’art. 42 della L.R. 6/2012 sono stati elaborati negli ultimi anni grazie alla stretta collaborazione tra il Settore delle Strade e dei Trasporti e l’Ufficio GIS e cartografia del Settore della Pianificazione territoriale della Provincia di Brescia. Il primo si è occupato delle attività di rilievo e digitalizzazione dei dati, mentre il secondo si è occupato della elaborazione e pubblicazione degli stessi sul Geoportale provinciale.

Sul Geoportale provinciale è stato realizzato un servizio di “Mappe” nelle quali su sfondo cartografico sono riportate le seguenti informazioni:

- tracciato delle strade provinciali transitabili dalle varie tipologie di trasporti eccezionali (una mappa per ciascuna delle 14 tipologie);
- localizzazione puntuale dei manufatti presenti lungo il percorso: ponti di lunghezza superiore ai 6 m, sottopassi e ostacoli sottopassati, gallerie, strettoie segnalate, passaggi a livello, linee aeree, ecc.;

- localizzazione puntuale delle limitazioni alla circolazione di tipo permanente o di tipo temporaneo ai mezzi eccedenti per massa.

Mediante modalità interattiva di semplice utilizzo gli utenti possono ottenere dal servizio di “Mappe” del geoportale informazioni relative alle principali caratteristiche costruttive di ciascun manufatto e per i ponti anche indicazioni generali relative alle prescrizioni al transito, quali, ad esempio:

- il contenuto della segnaletica stradale per le limitazioni permanenti,
- le date di inizio e fine della limitazione, con la possibilità di visualizzazione e scarico della relativa ordinanza di regolamentazione della circolazione per le limitazioni temporanee.

Le informazioni relative a manufatti e limitazioni alla circolazione sono in continua evoluzione, sulla base delle conoscenze che progressivamente vanno formandosi sui singoli manufatti ed in relazione ai lavori che nel tempo sono attuati. Esse, pertanto, necessitano di un continuo aggiornamento, con l'esigenza di mantenere nel tempo stretti rapporti tra il Settore delle Strade e dei Trasporti e l'Ufficio GIS e cartografia del Settore della Pianificazione territoriale.

Trattandosi di dati prevalentemente transitori e che possono avere carattere di urgenza, ai fini del relativo aggiornamento, il flusso informativo tra gli uffici del Settore delle Strade e dei Trasporti e l'Ufficio Gis e cartografia procede secondo le seguenti modalità che ne garantiscono la rapida esecuzione:

- Le informazioni sono inviate dal Settore delle Strade e dei Trasporti all'Ufficio GIS e cartografia (mediante posta elettronica ordinaria);
- l'Ufficio GIS e cartografia provvede
 - all'aggiornamento del servizio di mappe dedicato sul Geoportale,
 - alla comunicazione (mediante posta elettronica ordinaria) dell'avvenuto aggiornamento al Settore delle Strade e dei Trasporti, affinché possa essere fatta la validazione.

Considerato che l'art. 42 comma 6 ter L.R. 6/2012 stabilisce:

«Entro il 31 dicembre 2023 la Regione costituisce il sistema certificato di aggiornamento dell'archivio stradale regionale da parte degli enti proprietari delle strade. Fino alla costituzione del suddetto sistema, la Regione inserisce nell'archivio stradale regionale i dati di percorribilità delle strade pubblicati sui siti degli enti proprietari fino alla data del 31 dicembre 2021, nonché, successivamente a tale data, quelli comunicati dagli stessi enti. Le cartografie pubblicate nell'archivio stradale regionale e validate dagli enti proprietari ai sensi

dei commi 6 ter 1 e 6 ter 1.1, sostituiscono il nulla osta o il parere di cui al comma 6 e, per le macchine agricole eccezionali e le macchine operatrici eccezionali, il nulla osta di cui agli articoli 268 e 306 del d.p.r. 495/1992», le medesime informazioni che il Settore delle Strade e dei Trasporti trasmette all'ufficio GIS e cartografia per l'aggiornamento del servizio di Mappe del Geoportale della Provincia di Brescia saranno utilizzate dall'Ufficio Gis e Cartografia anche per aggiornare le cartografie dell'archivio stradale regionale.

In base alle valutazioni del Settore delle Strade e dei Trasporti, qualora il personale dell'Ufficio Gis e cartografia non possa effettuare le operazioni di aggiornamento entro i termini ritenuti necessari per garantire l'efficacia del servizio, il Settore delle Strade e dei Trasporti provvede a trasmettere direttamente agli Uffici competenti di Regione Lombardia la documentazione necessaria per l'aggiornamento stesso.

Articolo 28 – Contenuti delle cartografie pubblicate ai sensi della L.R. 6/2012

1. Le cartografie pubblicate ai sensi della L.R. 6/2012 sono interattive e riportano evidenziate le strade percorribili e la posizione dei ponti presenti.

2. Le condizioni e prescrizioni da osservarsi nel transito sono così distinte:

a. PRESCRIZIONI DI CARATTERE GENERALE;

b. PRESCRIZIONI DI CARATTERE PARTICOLARE;

c. PRESCRIZIONI DI CARATTERE SPECIFICO.

a. Le PRESCRIZIONI DI CARATTERE GENERALE valgono sempre e per tutti i trasporti.

b. Le PRESCRIZIONI DI CARATTERE PARTICOLARE sono ulteriori prescrizioni che sono stabilite in relazione alla tipologia dei trasporti e alla classificazione dei ponti presenti lungo il percorso. A ciascun ponte, infatti, è stata assegnata una sigla (T1, T2, T3, T4), come indicato al comma 2 del precedente art. 26. In base a tale classificazione sono state fissate le PRESCRIZIONI DI CARATTERE PARTICOLARE, che sono riferite alle condizioni da rispettare per il transito o eventuali divieti al transito, prescrizioni da osservarsi scrupolosamente ai fini della sicurezza stradale.

- c. Le **PRESCRIZIONI DI CARATTERE SPECIFICO** sono prescrizioni aggiuntive alle prescrizioni di carattere generale e alle prescrizioni di carattere particolare e sono legate a caratteristiche specifiche delle strutture. L'indicazione nelle cartografie di asterischi accanto alla sigla T1, T2, T3 e T4 indica infatti la presenza di prescrizioni specifiche, riportate nella tabella associata al ponte, consultabile direttamente interrogando l'elemento grafico che rappresenta il ponte nella cartografia.

3. Nelle cartografie è riportata anche la rete stradale non di competenza provinciale: le autostrade e le altre strade in concessione, le strade statali (ANAS) e le strade comunali. I dati riportati nelle cartografie riferiti alle infrastrutture di competenza comunale, statale ed autostradale (geometria, masse, ecc.) hanno valore solo indicativo. Per consultare la rete delle strade percorribili di competenza comunale e le relative condizioni e prescrizioni al transito è necessario accedere per ciascun comune alle relative cartografie e/o alle tabelle pubblicate nei relativi siti istituzionali. Per le strade di competenza degli altri soggetti gestori (ANAS e società autostradali) è necessario far riferimento alle procedure da essi adottate in fase di rilascio autorizzativo.

Articolo 29 – PRESCRIZIONI DI CARATTERE GENERALE per il transito sui ponti dei trasporti eccezionali

1. Le cartografie di cui al precedente art. 27 sono uno strumento dinamico in costante aggiornamento, pertanto si fa obbligo al trasportatore, prima di intraprendere il viaggio per il trasporto, di consultare le suddette **cartografie** e le **ordinanze** in vigore sulle strade provinciali e le eventuali altre limitazioni alla circolazione dei trasporti eccezionali. Le ordinanze temporanee sono pubblicate nella sezione “Lavori stradali in corso” della home page del sito internet della Provincia di Brescia, visionabile al seguente indirizzo:

<http://www.provincia.brescia.it/cittadino/viabilità-e-strade/lavori-stradali-corso>

2. Le ordinanze e le altre eventuali limitazioni indicate con la segnaletica stradale e/o pubblicate dalla Provincia di Brescia sono da ritenersi prevalenti sulle cartografie di cui al punto precedente e derogabili solo con specifico atto degli Enti competenti.

3. I contenuti delle suddette cartografie, in particolare i dati relativi ad ostacoli, punti singolari e larghezza della carreggiata, su strade di competenza provinciale, sono indicativi e devono essere verificati dal trasportatore in fase di sopralluogo preventivo al trasporto.

4. Nel corso dello stesso sopralluogo dovranno essere rilevate le limitazioni alla circolazione indicate con la segnaletica stradale, prevalenti rispetto ai contenuti della cartografia.

5. Sempre nel corso del suddetto sopralluogo dovrà essere verificata puntualmente l'inscrivibilità in curva di veicoli e merci che si intendono far transitare. Nel caso l'ingombro dinamico in curva del veicolo e del suo carico non garantisca il franco laterale di 0,20 m rispetto ai limiti di corsia, si fa obbligo di scorta tecnica, indipendentemente dall'indicazione grafica riportata in mappa. Più in generale è prescritto l'obbligo di scorta qualora si verifichi anche una sola delle seguenti condizioni:

a) larghezza corsia inferiore a 3,50 m per veicoli o trasporti eccezionali anche in larghezza e a 3,00 m per veicoli o trasporti non eccezionali in larghezza;

b) fascia di ingombro del veicolo (pari a larghezza veicolo +0,4 m ove quest'ultimo valore è la somma dei franchi laterali) o del trasporto eccezionale superiore alla larghezza della corsia di marcia, decurtata di 20 cm in relazione all'andamento planimetrico del percorso;

c) quando nell'autorizzazione sulle strade di tipo B la velocità di transito consentita è inferiore a 40 km/h oppure quando nell'autorizzazione sulle strade di tipo C, E, F (incluse interzonali) la velocità di transito consentita è inferiore a 30 km/h;

d) carico con sporgenza posteriore superiore ai 4/10 della lunghezza del veicolo;

e) carico con sporgenza anteriore superiore a 2,50 m rispetto al limite anteriore del veicolo.

6. In corrispondenza dei ponti classificati con la lettera "T4" non è ammesso il transito dei trasporti eccezionali con massa superiore a quanto specificato nelle ordinanze o, in assenza di ordinanza, alle masse limite definite nell'articolo 62 del nuovo codice della strada.

7. Sui ponti si prescrive di mantenere per quanto possibile una velocità costante.

- Prima di intraprendere il viaggio, lungo tutto il percorso il trasportatore dovrà inoltre verificare l'eventuale esigenza da parte del trasportatore di provvedere alla temporanea rimozione della segnaletica stradale, che deve essere preventivamente autorizzata dalla Provincia, previo invio di planimetria con l'indicazione dettagliata dei segnali su cui si intende intervenire.

Articolo 30 – Categorie di mezzi per i quali, oltre alle prescrizioni di carattere generale, non sono previste prescrizioni di carattere particolare per il transito sui ponti da parte dei trasporti eccezionali

1. Le categorie per le quali, oltre alle prescrizioni di carattere generale, non sono previste prescrizioni di carattere particolare per il transito sui ponti (punto b del comma 1 del precedente art. 28) sono le seguenti:

- **A. “33 ton”** - Mezzi d’opera e veicoli ad uso speciale di massa complessiva fino a 33 tonnellate;
- **B. “40 ton”** - Mezzi d’opera e veicoli ad uso speciale di massa complessiva fino a 40 tonnellate;
- **F. “Pali”** – veicoli per il trasporto dei pali per linee elettriche, telefoniche e di pubblica illuminazione o altro materiale analogo, qualora siano rispettate le condizioni previste all’art. 13 comma 2 lettera B), lettera d) ed il trasporto sia effettuato con le stesse finalità di pubblica utilità;
- **M.** Veicoli o trasporti eccezionali “Fuori sagoma” non eccezionali per massa – **veicoli o complessi veicolari di altezza 4,30 metri - larghezza 3,00 metri – lunghezza 20 metri** – (art. 13 comma 2 lettera A) del DPR 495/1992);
- **N.** Veicoli o trasporti eccezionali “Fuori sagoma” non eccezionali per massa – **veicoli o complessi veicolari di altezza 4,30 metri - larghezza 2,55 metri – lunghezza 25 metri** – (art. 13 comma 2 lettera A) del DPR 495/1992).

Articolo 31 - PRESCRIZIONI DI CARATTERE PARTICOLARE per il transito sui ponti di mezzi di massa fino a 56 tonnellate

1. Per il transito sui ponti di mezzi di massa fino a 56 tonnellate si prescrive:

- mantenere per quanto possibile una velocità costante;
- transito a centro corsia.

2. Per il transito sui ponti di mezzi di massa superiore a 44 tonnellate fino a 56 tonnellate si prescrive inoltre il **transito unico sull’impalcato nel medesimo senso di marcia**, ovvero transito in assenza di altri veicoli pesanti (superiori a 3,5 t) che precedono nel medesimo senso di marcia e nell’osservanza della distanza dagli altri veicoli eventualmente indicata nella segnaletica; nessun condizionamento è viceversa imposto nell’altro senso di marcia, tranne l’esclusione di altro trasporto eccezionale come previsto dal Codice della strada. Il rispetto della prescrizione di transito unico nel medesimo senso di marcia va garantito

mediante obbligatoria effettuazione di preliminare sopralluogo diretto ad accertare, anche in relazione alle caratteristiche del veicolo che si intende utilizzare, che sussistano le condizioni infrastrutturali e di traffico tali da permettere il transito del solo mezzo pesante oggetto di autorizzazione e che tale valutazione sia attuabile direttamente dal solo conducente, senza l'ausilio dei scorta tecnica, che in caso contrario è obbligatoria.

Articolo 32 - PRESCRIZIONI DI CARATTERE PARTICOLARE per il transito sui ponti di mezzi di massa fino a 72 tonnellate

1. In generale per il transito sui ponti da parte di mezzi di massa fino a 72 tonnellate si prescrivono i seguenti limiti di massa per asse:

- 13 ton/asse se interasse $\geq 1,50$ m;
- 12 ton/asse se interasse $< 1,50$ m.

Le ulteriori prescrizioni particolari sono di seguito riportate in relazione alle classi T1, T2, T3, T4 (per la classificazione si veda l'art. 26 comma 2).

Transito su ponti di classe "T1"

Per il transito sui ponti di classe "T1" con mezzi di massa fino a 72 tonnellate dovranno rispettarsi le seguenti prescrizioni.

- Transito a centro corsia (vietate percorrenze sul margine destro) ove ciò sia consentito dall'ampiezza della corsia stessa.
- **Transito unico sull'impalcato nel medesimo senso di marcia**, ovvero in assenza di altri veicoli pesanti (superiori a 3,5 t) che precedono nel medesimo senso di marcia e nell'osservanza della distanza dagli altri veicoli eventualmente indicata nella segnaletica; nessun condizionamento è vice-versa imposto nell'altro senso di marcia, tranne l'esclusione di altro trasporto eccezionale come previsto dal Codice della Strada e dal Regolamento. Il rispetto della prescrizione di transito unico nel medesimo senso di marcia va garantito mediante obbligatoria effettuazione di preliminare sopralluogo diretto ad accertare, anche in relazione alle caratteristiche del veicolo che si intende utilizzare, che sussistano le condizioni infrastrutturali e di traffico tali da permettere il transito del solo mezzo pesante oggetto di autorizzazione e che tale valutazione sia attuabile direttamente dal solo conducente, senza l'ausilio dei scorta tecnica, che in caso contrario è obbligatoria.

Transito su ponti di classe "T2"

Per il transito sui ponti di classe "T2" con mezzi di massa fino a 72 tonnellate dovrà rispettarsi la seguente prescrizione:

- **transito esclusivo a centro carreggiata garantito da scorta tecnica**, a velocità costante non superiore a 40 km/h.

Transito su ponti di classe "T3"

Sui ponti di classe T3 non è ammesso il transito dei trasporti eccezionali per massa salvo la preventiva presentazione di una perizia asseverata firmata digitalmente da un ingegnere abilitato, redatta previo suo sopralluogo, che rispecchi i medesimi criteri stabiliti al successivo art. 36 per i trasporti oltre le 108 ton.

Tale previsione varrà fino a quando non saranno disponibili per i ponti di classe T3 gli studi di "Livello 4" prescritti dalle *Linee Guida in materia di trasporti in condizione di eccezionalità* adottate con Decreto del 28 luglio 2022.

La perizia deve essere trasmessa all'Ente rilasciante l'autorizzazione ed allegata a quest'ultima.

Il transito è ammesso con esito positivo della perizia e con l'osservanza delle prescrizioni indicate nella perizia.

Si precisa che gli Enti autorizzanti non effettuano la valutazione delle perizie, limitandosi a verificarne la rispondenza formale dell'impostazione delle stesse.

Transito su ponti di classe "T4"

Sui ponti di classe "T4" non è ammesso il transito dei trasporti eccezionali con massa superiore a quanto specificato nelle ordinanze o, in assenza di ordinanza, alle masse limite definite nell'articolo 62 del Codice della strada.

Articolo 33 - PRESCRIZIONI DI CARATTERE PARTICOLARE per il transito sui ponti di mezzi di massa fino a 108 ton, oltre che per il transito di carri, colis, prefabbricati (Pre 25x75), prefabbricati (Pre 25x108), prefabbricati (Pre 35x108)

1. Con riferimento al punto b del comma 1 del precedente art. 28, in generale per il transito sui ponti da parte di mezzi di massa fino a 108 tonnellate, oltre di carri, colis, prefabbricati (Pre 25x75), prefabbricati (Pre 25x108), prefabbricati (Pre 35x108), si prescrivono i seguenti limiti di massa per asse:

- 13 ton/asse se interasse $\geq 1,50$ m;
- 12 ton/asse se interasse $< 1,50$ m.

2. Le ulteriori prescrizioni particolari sono di seguito riportate in relazione alle classi T1, T2, T3, T4 introdotte nel precedente art. 32.

Transito su ponti di classe "T1"

Per il transito sui ponti di classe "T1" con mezzi di massa fino a 108 tonnellate, oltre che di carri, colis, prefabbricati (Pre 25x75), prefabbricati (Pre 25x108), prefabbricati (Pre 35x108), dovranno rispettarsi le seguenti prescrizioni.

- Transito a centro corsia (vietate percorrenze sul margine destro) ove ciò sia consentito dall'ampiezza della corsia stessa.
- **Transito unico sull'impalcato nel medesimo senso di marcia**, ovvero in assenza di altri veicoli pesanti (superiori a 3,5 t) che precedono nel medesimo senso di marcia e nell'osservanza della distanza dagli altri veicoli eventualmente indicata nella segnaletica; nessun condizionamento è viceversa imposto nell'altro senso di marcia, tranne l'esclusione di altro trasporto eccezionale come previsto dal Codice della Strada e dal Regolamento. Il rispetto della prescrizione di transito unico nel medesimo senso di marcia va garantito mediante obbligatoria effettuazione di preliminare sopralluogo diretto ad accertare, anche in relazione alle caratteristiche del veicolo che si intende utilizzare, che sussistano le condizioni infrastrutturali e di traffico tali da permettere il transito del solo mezzo pesante oggetto di autorizzazione e che tale valutazione sia attuabile direttamente dal solo conducente, senza l'ausilio dei scorta tecnica, che in caso contrario è obbligatoria.

Transito su ponti di classe "T2"

Per il transito sui ponti di classe "T2" con mezzi di massa fino a 108 tonnellate, oltre che di carri, colis, prefabbricati (Pre 25x75), prefabbricati (Pre 25x108), prefabbricati (Pre 35x108), dovrà rispettarsi la seguente prescrizione:

- **transito esclusivo a centro carreggiata** garantito da scorta tecnica, a velocità costante non superiore a 40 km/h.

Transito su ponti di classe "T3"

Sui ponti di classe T3 non è ammesso il transito dei trasporti eccezionali per massa salvo la preventiva presentazione di una perizia asseverata firmata digitalmente da un ingegnere abilitato, redatta previo suo sopralluogo, che rispecchi i medesimi criteri stabiliti al successivo art. 36 per i trasporti oltre le 108 ton.

Tale previsione varrà fino a quando non saranno disponibili per i ponti di classe T3 gli studi di "Livello 4" prescritti dalle *Linee Guida in materia di trasporti in condizione di eccezionalità* adottate con Decreto del 28 luglio 2022.

La perizia deve essere trasmessa all'Ente rilasciante l'autorizzazione ed allegata a quest'ultima.

Il transito è ammesso con esito positivo della perizia e con l'osservanza delle prescrizioni indicate nella perizia.

Si precisa che gli Enti autorizzanti non effettuano la valutazione delle perizie, limitandosi a verificarne la rispondenza formale dell'impostazione delle stesse.

Transito su ponti di classe "T4"

Sui ponti di classe "T4" non è ammesso il transito dei trasporti eccezionali con massa superiore a quanto specificato nelle ordinanze o, in assenza di ordinanza, alle masse limite definite nell'articolo 62 del Codice della strada.

Articolo 34 - PRESCRIZIONI DI CARATTERE PARTICOLARE per il transito sui ponti di macchine agricole eccezionali

1. Ad integrazione delle limitazioni di cui all'articolo 29 comma 5 rispetto alla sagoma, per le macchine agricole eccezionali si precisa che:

- per le macchine agricole di larghezza compresa tra i valori: $3,00\text{ m} < L \leq 3,20\text{ m}$ sono da applicarsi le prescrizioni di carattere generale richiamate all'articolo 28 comma 5;
- per le macchine agricole di larghezza $L > 3,20\text{ m}$ la scorta è sempre prescritta (art. 268, comma 4, d.P.R. 495/1992: «Per le macchine agricole eccezionali, che eccedono la larghezza di 3,20 m, nell'autorizzazione, è prescritta la scorta tecnica. Detta scorta può essere realizzata con autoveicoli di cui dispone l'impresa agricola. Detti autoveicoli precedono il mezzo a distanza non inferiore a 75 m e non superiore a 150 m e sono equipaggiati con il dispositivo a luce lampeggiante gialla o arancione. Il conducente segnala con drappo rosso la presenza e l'ingombro della macchina agricola agli utenti della strada»).

Per il transito delle macchine agricole eccezionali sui ponti si prescrive:

- mantenere per quanto possibile una velocità costante;
- transito a centro corsia;
- per i soli trasporti con massa superiore a 44 tonnellate, transito unico sull'impalcato nel medesimo senso di marcia, ovvero in assenza di altri veicoli pesanti (superiori a 3,5 t) che precedono nel medesimo senso di marcia e nell'osservanza della distanza dagli altri veicoli eventualmente indicata nella segnaletica; nessun condizionamento è viceversa imposto nell'altro senso di marcia, tranne l'esclusione di altro trasporto eccezionale come previsto dal Codice della Strada e dal Regolamento. Il rispetto della prescrizione di transito unico nel medesimo senso di marcia va garantito mediante obbligatoria effettuazione di preliminare sopralluogo diretto ad accertare, anche in relazione alle caratteristiche del veicolo che si intende utilizzare, che sussistano le condizioni infrastrutturali e di traffico tali da permettere il transito del solo mezzo pesante oggetto di autorizzazione e che tale valutazione sia attuabile direttamente dal solo conducente, senza l'ausilio dei scorta tecnica, che in caso contrario è obbligatoria.

TRASPORTI A VIAGGIO OLTRE 108 TON

Articolo 35 - PRESCRIZIONI DI CARATTERE GENERALE per trasporti a viaggio oltre 108 tonnellate

1. Si fa obbligo al trasportatore, prima di intraprendere il viaggio per il trasporto, di consultare sul geoportale della Provincia di Brescia la cartografia "E" (la stessa predisposta per i trasporti eccezionali di massa compresa tra 72 tonnellate e 108 tonnellate), presente sotto il tema "Trasporti eccezionali", oltre che le ordinanze in vigore sulle strade provinciali e le eventuali altre limitazioni alla circolazione dei trasporti eccezionali. Le ordinanze temporanee sono pubblicate nella sezione "Lavori stradali in corso", visionabile al seguente indirizzo:

<http://www.provincia.brescia.it/cittadino/viabilita-e-strade/lavori-stradali-corso>

2. I contenuti della cartografia pubblicata sul sito della Provincia di Brescia, in particolare i dati relativi ad ostacoli, punti singolari e larghezza della carreggiata, sono indicativi e devono essere verificati dal trasportatore in fase di sopralluogo preventivo al trasporto.

3. Nel corso dello stesso sopralluogo dovranno essere rilevate le limitazioni alla circolazione indicate con la segnaletica stradale, prevalenti rispetto ai contenuti della cartografia.

4. Le ordinanze e le altre eventuali limitazioni indicate con la segnaletica stradale e/o pubblicate dalla Provincia di Brescia sono derogabili solo con specifico atto degli Enti competenti.

5. In generale per i convogli si prescrivono i seguenti limiti di massa per asse:

- 13 ton/asse se interasse \geq 1,50 m;
- 12 ton/asse se interasse $<$ 1,50 m.

I suddetti limiti potranno essere eccezionalmente derogati in fase autorizzativa solo per mezzi di speciale rilevanza, qualora non sia tecnicamente possibile incrementare il numero degli assi e migliorare la ripartizione del carico.

Articolo 36 - Documentazione richiesta ai fini istruttori e prescrizioni specifiche per trasporti a viaggio oltre 108 tonnellate

1. Fino a quando non saranno disponibili per tutti i ponti gli studi di “Livello 4” prescritti dalle *Linee Guida in materia di trasporti in condizione di eccezionalità* adottate con Decreto del 28 luglio 2022 (in GU dal 14.09.2022), ai fini autorizzativi, al trasportatore è richiesto di presentare per ciascun ponte interessato dal transito una perizia con contenuti non inferiori rispetto a quanto richiesto nell’Allegato 2 del succitato *DM n. 242 del 28-07-2022 Linee guida sui trasporti in condizioni di eccezionalità*.

Tale schema di perizia è adottato dai trasportatori con progressività, alla scadenza delle singole “perizie di primo livello” precedentemente acquisite dalla Provincia a seconda delle seguenti due casistiche:

A – Ponti per i quali è già disponibile adeguata documentazione conoscitiva;

B - Ponti per i quali non è ancora disponibile adeguata documentazione conoscitiva.

A – Ponti per i quali è già disponibile adeguata documentazione conoscitiva

Nei casi in cui:

- 1) si disponga della relazione di calcolo e della documentazione relativa al collaudo dell’opera,
- 2) i ponti siano stati progettati secondo le *Norme tecniche di costruzione* approvate con DM 14/1/2008 la cui data di collaudo è risalente a meno di 10 anni;
- 3) negli ultimi 10 anni siano stati conclusi gli interventi di manutenzione straordinaria atti alla riabilitazione strutturale del manufatto;
- 4) è disponibile uno specifico studio relativo alle condizioni di transito dei trasporti eccezionali commissionato dalla Provincia;
- 5) la Provincia di Brescia dispone dell’ispezione visiva di “Livello 1” per gli aspetti strutturali-fondazionali (§3) delle *Linee Guida per il censimento, la classificazione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti* redatta a seguito di ispezioni commissionate dalla Provincia di Brescia;

il rilascio dell’autorizzazione o del nulla osta avviene previa verifica che le sollecitazioni indotte dal carico siano inferiori a quelle di progetto secondo le indicazioni delle suddette Linee Guida. Tale verifica è a cura e spese del richiedente e deve essere eseguita da un professionista iscritto all’albo degli ingegneri (Sezione A).

B - Ponti per i quali non è ancora disponibile adeguata documentazione conoscitiva

Per tutte le altre opere non comprese nel precedente punto A è ammissibile il transito, previa verifica che le sollecitazioni indotte dal carico siano inferiori a quelle di progetto previste per i ponti di I Categoria secondo le indicazioni delle suddette Linee Guida, dopo aver predisposto a cura e spese del richiedente l'ispezione visiva di cui al "Livello 1" per gli aspetti strutturali-fondazionali (§3) delle *Linee Guida per il censimento, la classificazione del rischio, la valutazione della sicurezza ed il monitoraggio dei ponti esistenti*. L'ispezione deve essere eseguita da un professionista iscritto all'albo degli ingegneri (Sezione A).

Il transito può essere autorizzato solamente se gli esiti dell'ispezione, asseverata dal professionista che l'ha eseguita, dimostrino che non sussistano problematiche riconducibili a livelli di difettosità "Alto", "Medio Alto" o "Medio" relativamente alle caratteristiche strutturali- fondazionali di cui alle sopracitate Linee Guida.

2. In luogo della perizia redatta secondo i contenuti minimi stabiliti al precedente comma, il professionista può fare diretto riferimento al procedimento indicato per il Livello 4 delle suddette Linee Guida emesse dal MIT relativamente ai ponti esistenti.

3. In caso di ponti su cui sia stata eseguita una verifica di transitabilità e/o sia in corso un monitoraggio, la Provincia potrà valutare di autorizzare il transito senza richiesta di perizia, se si rientra nei termini e limiti, anche temporali, indicati nelle verifiche stesse.

4. In caso di esito positivo delle suddette verifiche effettuate attraverso perizia secondo i criteri di cui al precedente comma 1, è sempre comunque richiesta la **scorta tecnica** di cui alla legge 29 luglio 2010, n. 120, per garantire il transito isolato e a velocità costante non superiore a 5 km/h sui manufatti stradali, in mezz'ora della carreggiata e senza cambi di direzione, oltre ad eventuali ulteriori prescrizioni del perito incaricato della redazione della perizia.

5. In caso di esito negativo delle verifiche effettuate attraverso perizia secondo i criteri di cui al precedente comma 1, il transito è ammissibile solo a seguito dell'esito positivo di ulteriori accertamenti tecnici di approfondimento, che dovranno essere preventivamente concordati con la Provincia di Brescia (indagini conoscitive o diagnostiche) o opere di rafforzamento adeguate, a cura e spese del richiedente. I risultati di tali accertamenti tecnici devono essere

depositati in Provincia di Brescia, affinché siano resi disponibili per successivi trasporti.

6. In considerazione dell'esigenza di conservare i manufatti, limitare il progressivo danneggiamento delle strutture e tutelare la relativa capacità portante ovvero di ridurre il numero dei transiti in condizioni di eccezionalità, il trasporto, laddove specificato nella suddetta cartografia "E" pubblicata nel geoportale della Provincia di Brescia (la stessa valida per i trasporti di massa compresa tra le 72 e le 108 tonnellate), compatibilmente con la geometria del trasporto, dovrà by-passare l'impalcato del ponte o del viadotto utilizzando le rampe dello svincolo, anche con manovre in contromano e l'impiego di scorta tecnica. Con le medesime finalità di cui sopra si raccomanda l'utilizzo, laddove possibile, delle infrastrutture autostradali, in particolare quando tale percorso presenta minori limitazioni o criticità, anche a fronte di percorrenze più lunghe.

Articolo 37 - Criteri adottati in fase istruttoria per trasporti a viaggio oltre 108 tonnellate

1. Per l'individuazione dei manufatti, in fase istruttoria si farà riferimento alle cartografie pubblicate nel geoportale della Provincia di Brescia e in particolare alla cartografia "E" (la stessa redatta per i trasporti eccezionali di massa compresa tra le 72 tonnellate e le 108 tonnellate), che riporta la classificazione dei ponti nelle classi T1, T2, T3, T4.

2. Non sono autorizzabili trasporti eccezionali per massa sui ponti della classe "T4".

3. Gli uffici provinciali non effettuano la valutazione delle perizie, che resta sotto la responsabilità del tecnico che l'ha redatta, limitandosi a verificare la rispondenza formale dell'impostazione delle stesse.

4. Non sono ammesse perizie condizionate al benessere tecnico della Provincia.

5. Al fine di estendere le condizioni di validità delle perizie, gli uffici provinciali possono prescrivere al trasportatore una dichiarazione firmata digitalmente da un ingegnere attestante il fatto che la nuova configurazione di carico richiesta determini sollecitazioni sul manufatto non superiori a quelle indicate nella perizia già depositata. In aggiunta o in alternativa, sempre al fine del riutilizzo delle perizie, gli uffici provinciali possono prescrivere al trasportatore un ulteriore sopralluogo, accompagnato da una relazione attestante

l'assenza di ulteriori fenomeni di degrado rispetto a quanto indicato nella perizia già depositata. Inoltre, per i ponti di cui si ha buona conoscenza del relativo stato di conservazione, qualora la distribuzione dei carichi sia più estesa della lunghezza del ponte, in fase istruttoria possono essere effettuate valutazioni sui soli carichi che agiscono contemporaneamente sulla struttura e non sulla massa complessiva dell'intero convoglio.

6. La relazione di perizia può riportare le condizioni di validità della stessa in caso di trasporti multipli, anche con carichi o veicoli diversi. In assenza di precisazioni da parte del perito, per un periodo di tempo non superiore a due anni, fatto salvo il verificarsi di eventi che comportano il danneggiamento del ponte (urti, sismi, incendi, ecc.), la perizia potrà essere riutilizzata dalla Provincia per successive autorizzazioni di carichi con configurazioni che determinino azioni sollecitanti sul manufatto non maggiori.

7. In ogni caso la perizia non potrà essere utilizzata dopo due anni dalla data di effettuazione della perizia originaria e, in ogni caso, sempre che non si verificano successivamente alla data del sopralluogo, eventi che comportano un danneggiamento del ponte (urti, sismi, incendi, ecc.).

Si precisa che gli artt. dal 26 al 37 sono stati completamente revisionati rispetto alla stesura originale del 2007, mentre gli articoli dal 38 al 57 restano abrogati.

TITOLO 7

MEZZI PUBBLICITARI

- Art. 58 - Definizione dei mezzi pubblicitari
- Art. 59 - Dimensione e caratteristiche dei cartelli e mezzi pubblicitari non luminosi
- Art. 60 - Caratteristiche dei cartelli e dei mezzi pubblicitari luminosi
- Art. 61 - Preinsegne
- Art. 62 – ABROGATO
- Art. 63 – ABROGATO
- Art. 64 - Ubicazione lungo le strade e le fasce di pertinenza
- Art. 65 – Autorizzazioni
- Art. 66 - Nulla osta tecnici
- Art. 67 - Divieti
- Art. 68 - Vincoli culturali e ambientali
- Art. 69 - Obblighi del titolare dell'autorizzazione/nulla osta
- Art. 70 - Targhette di identificazione
- Art. 71 - Rimozioni
- Art. 72 - Canoni
- Art. 73 - Sanzioni
- Art. 74 - ABROGATO
- Art. 75 - Revoca delle autorizzazioni
- Art. 76 - Cambio titolare
- Art. 77 - Rinvio ad altre disposizioni

Art. 58 - Definizione dei mezzi pubblicitari

1. Si definisce “**insegna d’esercizio**” la scritta in caratteri alfanumerici, completata eventualmente da simboli e da marchi dell’azienda, dei prodotti e dei servizi offerti, realizzata e supportata con materiali di qualsiasi natura, installata nella sede dell’attività a cui si riferisce o nelle pertinenze accessorie alla stessa. Può essere luminosa sia per luce propria che per luce indiretta. È da ritenersi insegna di esercizio anche la scritta avente i caratteri di cui al periodo precedente, completata con simboli e marchi di altre Ditte estranee, purché attinenti all’attività svolta nel luogo ove è installata.

2. Si definisce “**preinsegna**” la scritta in caratteri alfanumerici, completata da freccia di orientamento, ed eventualmente da simboli e da marchi, realizzata su manufatto bifacciale e bidimensionale, utilizzabile su una sola o su entrambe le facce, supportato da idonea struttura di sostegno, finalizzata alla pubblicizzazione direzionale della sede dove si esercita una determinata attività ed installata in modo da facilitare il reperimento della sede stessa.

3. Si definisce “**sorgente luminosa**” qualsiasi corpo illuminante o insieme di corpi illuminanti che, diffondendo luce in modo puntiforme o lineare o planare, illumina aree, fabbricati, monumenti, manufatti di qualsiasi natura ed emergenze naturali.

4. Si definisce “**cartello**” quel manufatto bidimensionale supportato da una idonea struttura di sostegno, con una sola o entrambe le facce finalizzate alla diffusione di messaggi pubblicitari o propagandistici sia direttamente, sia tramite sovrapposizione di altri elementi, quali manifesti, adesivi, ecc. Può essere luminoso sia per luce propria che per luce indiretta.

5. Si considera “**striscione, locandina e stendardo**” l’elemento bidimensionale realizzato in materiale di qualsiasi natura, privo di rigidità, mancante di una superficie di appoggio o comunque non aderente alla stessa. Può essere luminoso per luce indiretta. La locandina, se posizionata su terreno, può essere realizzata anche in materiale rigido costituendo così il così detto “cavalletto” le cui dimensioni non potranno essere superiori a cm. 100 X 140, sostegni esclusi.

6. È da considerare “**segno orizzontale reclamistico**” la riproduzione sulla superficie stradale, con pellicole adesive, di scritte in caratteri alfanumerici, di simboli e di marchi, finalizzata alla diffusione di messaggi pubblicitari o propagandistici.

7. È da qualificare “**impianto pubblicitario di servizio**” qualunque manufatto avente quale scopo primario un servizio di pubblica utilità, recante uno spazio pubblicitario, nell’ambito dell’arredo urbano e stradale (fermate autobus, pensiline, transenne parapetonali, cestini, panchine, orologi o simili) nonché nella informazione stradale di eventi agli automobilisti in transito (incidenti, lavori in corso, manifestazioni, avvenimenti culturali e quant’altro possa essere utile alla viabilità) tramite display informatizzati a messaggio variabile. Può essere luminoso sia per luce propria che per luce indiretta.

8. È da qualificare “**impianto di pubblicità o propaganda**” qualunque manufatto finalizzato alla pubblicità o alla propaganda sia di prodotti che di attività e non individuabile, secondo le definizioni precedenti, né come insegna di esercizio, né come preinsegna, né come cartello, né come striscione, locandina o stendardo, né come segno orizzontale reclamistico, né come impianto pubblicitario di servizio. Può essere luminoso sia per luce propria che per luce indiretta.

9. (Abrogato)

Art. 59 - Dimensione e caratteristiche dei cartelli e mezzi pubblicitari non luminosi

1. I cartelli e gli altri mezzi pubblicitari definiti nell'articolo 58 installati fuori dai centri abitati non devono superare la superficie di mq 6,00 (sei metri quadrati) ad eccezione delle insegne di esercizio, così come definite all'articolo 58, comma 1, poste parallelamente al senso di marcia dei veicoli o in aderenza ai fabbricati, che possono raggiungere una superficie di mq 20,00 (venti metri quadrati). La collocazione all'interno dei centri abitati è soggetta alle limitazioni dimensionali previste dai regolamenti comunali.

2. Per le insegne di esercizio, qualora la superficie di ciascuna facciata dell'edificio ove ha sede l'attività sia superiore a mq 100, è possibile incrementare la superficie di insegna dell'attività nella misura del 10% della superficie di facciata eccedente i mq 100 (con riferimento alla facciata di maggiore superficie visibile dalla strada provinciale), fino al limite massimo di mq 50.

2.bis Lungo la medesima strada le insegne dei fondi agricoli sono una per ciascuna ditta.

2ter. Per i centri commerciali è ammessa l'insegna relativa al centro commerciale nel suo complesso, avente dimensioni stabilite nel rispetto di quanto riportato nei precedenti due commi. In aggiunta sono ammesse le insegne dei singoli esercizi commerciali, ciascuna di dimensione non superiore a 6 mq.

3. I cartelli e gli altri mezzi pubblicitari devono essere realizzati con materiali non deperibili e resistenti agli agenti atmosferici.

4. Le strutture di sostegno e di fondazione devono essere calcolate per resistere alla spinta del vento, saldamente realizzate ed ancorate al terreno, sia globalmente che nei singoli elementi.

5. Qualora le suddette strutture costituiscano manufatti la cui realizzazione e posa in opera è regolamentata da specifiche norme, l'osservanza delle stesse e l'adempimento degli obblighi da queste previste, deve essere documentata prima del ritiro dell'autorizzazione di cui all'articolo 65 del presente regolamento.

6. I cartelli e gli altri mezzi pubblicitari, ad eccezione delle insegne d'esercizio, devono avere sagoma regolare, che in ogni caso non può essere quella di disco o di triangolo e non deve generare confusione con la segnaletica stradale. Particolare cautela è adottata nell'uso dei colori, specialmente del rosso e del loro abbinamento, al fine di non generare confusione con la segnaletica stradale, specialmente in corrispondenza e in prossimità delle intersezioni. Inoltre laddove il messaggio del mezzo pubblicitario contenga indicazioni stradali utili per raggiungere un'attività, rese graficamente e/o attraverso delle scritte, tale grafica non deve essere confondibile con la segnaletica stradale, distinguendosi chiaramente da quest'ultima per forma, dimensioni e colori.

7. Il bordo inferiore dei cartelli e degli altri mezzi pubblicitari, ad eccezione degli impianti pubblicitari di servizio, posti in opera fuori dai centri abitati, deve essere in ogni suo punto, ad una quota non inferiore a m 1,5 (uno virgola cinque metri) rispetto a quella della banchina stradale o, in mancanza di questa, dal limite della carreggiata, misurata nella sezione stradale corrispondente.

8. Il bordo inferiore degli striscioni, delle locandine e degli standardi, se posizionati sopra la carreggiata stradale, deve essere, in ogni suo punto, ad una quota non inferiore a m 5,10 (cinque virgola dieci metri) rispetto al piano viabile.

9. I segni orizzontali reclamistici, ove consentiti ai sensi dell'articolo 64, comma 9, devono essere realizzati con materiali rimovibili ma ben ancorati, nel momento dell'utilizzo, alla superficie stradale e che garantiscano una buona aderenza dei veicoli sugli stessi.

10. Le preinsegne hanno forma rettangolare e dimensioni contenute entro il limite inferiore di m 1,00 x m 0,20 (metri uno per zero virgola venti) e superiore di m 1,50 x m 0,30 (metri uno virgola cinque per zero virgola trenta). È ammesso l'abbinamento su di una sola struttura di sostegno di un numero massimo di 6 (sei) preinsegne per ogni senso di marcia a condizione che le stesse abbiano le medesime caratteristiche cromatiche di fondo, le stesse dimensioni e costituiscano oggetto di un'unica autorizzazione.

11. Lo spessore delle cornici dei mezzi pubblicitari non dovrà eccedere la dimensione sufficiente a garantire la stabilità della struttura, salvo i casi derivati dall'applicazione di norme contenute nei regolamenti comunali.

Art. 60 - Caratteristiche dei cartelli e dei mezzi pubblicitari luminosi

1. Le sorgenti luminose e i mezzi pubblicitari luminosi posti fuori dai centri abitati, lungo o in prossimità (a meno di m 15 dal bordo della carreggiata) delle strade dove ne è consentita l'installazione, non possono avere luce né intermittente, né di intensità luminosa superiore a 150 candele per metro quadrato, o che, comunque, provochi abbagliamento.

2. Le sorgenti luminose, i cartelli e gli altri mezzi pubblicitari luminosi, ad eccezione delle insegne d'esercizio, devono avere una sagoma regolare, che in ogni caso non può essere quella di disco o triangolo e non deve generare confusione con la segnaletica stradale. Particolare cautela è adottata nell'uso dei colori, specialmente del rosso e del verde e del loro abbinamento, al fine di non generare confusione con la segnaletica luminosa, specialmente in corrispondenza e in prossimità delle intersezioni.


4. La croce rossa luminosa è consentita esclusivamente per indicare farmacie, ambulatori e posti di pronto soccorso.

5. Entro i centri abitati si applicano le disposizioni previste dai regolamenti comunali.

Art. 61 - Preinsegne

1. Le preinsegne dovranno essere installate nel raggio di 5 km (cinque chilometri) dalla sede dell'attività segnalata. Non possono essere luminose, né per luce propria né per luce riflessa.

2. Fuori dai centri abitati, considerato che il fondo delle preinsegne non potrà avere le caratteristiche colorimetriche stabilite nel disciplinare tecnico di cui all'articolo 79, comma 9, del D.P.R. n. 495/1992, e che comunque non potranno essere utilizzati i colori previsti per la realizzazione dei segnali stradali di indicazione, di cui all'articolo 78 del D.P.R. n. 495/1992 (verde, blu, bianco, giallo, marrone, nero, arancio, rosso, bianco/rosso), onde non generare confusione agli utenti della strada, si stabilisce nel colore "GRIGIO 30%" il fondo delle preinsegne, con iscrizioni in nero.

Nome	Esempio	Esadecimale	RGB			CMYK				HSV		
Grigio 30%		#B2B2B2	178	178	178	0	0	0	30	0	0	70

Art. 62 – (Abrogato - deliberazione Consiglio Provinciale n. 18 del 31/3/2009)

Art. 63 – (Abrogato - deliberazione del Consiglio Provinciale n. 45 del 21/12/2017)

Art. 64 - Ubicazione lungo le strade e le fasce di pertinenza

1. Il posizionamento di cartelli e di altri mezzi pubblicitari fuori dai centri abitati e dai tratti di strade extraurbane per i quali, in considerazione di particolari situazioni di carattere non transitorio, è imposto un limite di velocità non superiore a 50 km/h, salvo quanto previsto al comma 3, lungo o in prossimità delle strade dove ne è consentita l'installazione, deve essere autorizzato ed effettuato nel rispetto delle seguenti distanze minime:

a) m 3,00 dal limite della carreggiata e comunque, se presenti, all'esterno di banchine, piazzole di sosta, cunette ed arginelli erbosi; ogni parte dell'impianto deve rispettare tali

- distanze minime, misurate alla quota della pavimentazione stradale ovvero alla sommità del guard-rail, in caso di presenza di quest'ultimo;
- b) m 100,00 dagli altri cartelli e mezzi pubblicitari;
 - c) m 250,00 prima dei segnali stradali di pericolo (articoli 84÷103 del D.P.R. 495/92) e di prescrizione (articoli 104 ÷123 del D.P.R. 495/92);
 - d) m 150,00 dopo i segnali stradali di pericolo e di prescrizione;
 - e) m 150,00 prima dei segnali di indicazione (articoli 124÷136 del D.P.R. 495/92);
 - f) m 100,00 dopo i segnali di indicazione;
 - g) m 100,00 dal punto di tangenza delle curve orizzontali (DM 5/11/2001) di raggio inferiore a m 250;
 - h) m 250,00 prima delle intersezioni, con riferimento alle figure di cui al titolo 4 del presente regolamento;
 - i) m 100,00 dopo le intersezioni, con riferimento alle figure di cui al titolo 4 del presente regolamento;
 - l) m 200,00 dagli imbocchi delle gallerie.

Le distanze di cui sopra si applicano nel senso delle singole direttrici di marcia.

2. Il posizionamento di cartelli e di altri mezzi pubblicitari entro i tratti di strade extraurbane per i quali, in considerazione di particolari situazioni di carattere non transitorio, è imposto un limite di velocità non superiore a 50 km/h, salvo quanto previsto al successivo comma, lungo o in prossimità delle strade dove ne è consentita l'installazione, deve essere autorizzato ed effettuato nel rispetto delle seguenti distanze minime:

- a) m 3,00 dal limite della carreggiata e comunque, se presenti, all'esterno di banchine, piazzole di sosta, cunette ed arginelli erbosi; ogni parte dell'impianto deve rispettare tali distanze minime, misurate alla quota della pavimentazione stradale ovvero alla sommità del guard-rail, in caso di presenza di quest'ultimo;
- b) m 25,00 dagli altri cartelli e mezzi pubblicitari;
- c) m 50,00 prima dei segnali stradali di pericolo (articoli 84÷103 del D.P.R. 495/92) e di prescrizione (articoli 104 ÷123 del D.P.R. 495/92);
- d) m 25,00 dopo i segnali stradali di pericolo e di prescrizione;
- e) m 25,00 prima dei segnali di indicazione (articoli 124÷136 del D.P.R. 495/92);
- f) m 25,00 dopo i segnali di indicazione;
- g) m 100,00 dal punto di tangenza delle curve orizzontali (DM 5/11/2001) di raggio inferiore a m 250;

h) m 50,00 prima delle intersezioni, con riferimento alle figure di cui al titolo 4 del presente regolamento;

i) m 25,00 dopo le intersezioni, con riferimento alle figure di cui al titolo 4 del presente regolamento;

l) m 100,00 dagli imbocchi delle gallerie.

3. Le norme di cui ai precedenti commi 1 e 2 e quella di cui all'articolo 67, comma 1, lettere d) ed e) non si applicano per le insegne di esercizio, sempre che siano rispettate le disposizioni dell'articolo 23, comma 1, del *Nuovo codice della strada*.

4. Sono vietati i mezzi pubblicitari lungo ed in vista delle strade provinciali collocati in posizione parallela al senso di marcia dei veicoli ad eccezione delle insegne di esercizio, dei cartelli temporanei di cantiere posti in aderenza alle recinzioni e dei cartelli posti in aderenza per tutta la loro superficie a fabbricati ad una distanza non inferiore a m 3 (tre metri) dal limite della carreggiata. Per i suddetti cartelli pubblicitari posti in aderenza ad edifici o recinzioni le distanze indicate nei precedenti commi 1 e 2, ad eccezione di quelle relative alle intersezioni, non sono vincolanti.

5. In deroga a quanto prescritto al comma 1, lettera a) e al comma 2, lettera a) del presente articolo, i cartelli, le insegne di esercizio e gli altri mezzi pubblicitari possono essere collocati ad una distanza inferiore a 3 m dal limite della carreggiata, qualora lateralmente alla sede stradale già esistano, a distanza inferiore a tale limite, costruzioni fisse, muri, filari di alberi di altezza non inferiore a 3 m.

6. Per gli impianti pubblicitari di servizio costituiti da pensiline di fermata autobus e da transenne parapetonali recanti uno spazio pubblicitario con superficie inferiore a 3 m² non si applicano, fuori dai centri abitati, le distanze previste dai precedenti commi 1 e 2 del presente articolo. All'interno dei centri abitati si applicano le disposizioni dei regolamenti comunali.

7. Lungo le strade e in prossimità delle stesse la Provincia si riserva, in via prioritaria, la facoltà di installare, nel rispetto delle distanze di cui al comma 1 del presente articolo (ad esclusione della sola lettera b), manufatti che per tecniche di progettazione e di funzionamento, siano in grado di assolvere alla duplice funzione di spazio pubblicitario e di

"impianto pubblicitario di servizio", così come definito al comma 7 dell'articolo 58 del presente regolamento, anche attraverso la stipula di convenzioni speciali con Enti, Aziende e Società, disciplinanti le autorizzazioni per la posa di impianti di qualsiasi genere, in conformità alle norme contenute nel vigente regolamento per l'applicazione del canone patrimoniale.

8. È consentito un solo cartello per ogni senso di marcia, con i numeri utili (Comune, vigili del fuoco, vigili urbani, pronto soccorso, ecc.) relativi al centro abitato. La tabella deve essere collocata entro e non oltre km 1,00 (un chilometro) dal centro abitato e nel territorio del comune. Le piante toponomastiche, installate all'esterno dei centri abitati, saranno consentite (anche queste una sola per ogni senso di marcia) solo in presenza di adeguate piazzole di sosta o corsie di emergenza "protette" da marciapiedi o barriere artificiali. Entrambi gli impianti sopra descritti dovranno comunque sottostare alle limitazioni previste dagli articoli 59 e 64 del presente regolamento.

9. I segni orizzontali reclamistici sono ammessi unicamente:

- a) all'interno di aree ad uso pubblico di pertinenza di complessi industriali o commerciali;
- b) lungo il percorso di manifestazioni sportive o su aree delimitate, destinate allo svolgimento di manifestazioni di vario genere, limitatamente al periodo di svolgimento delle stesse ed alle ventiquattro ore precedenti e successive. Per essi non si applica l'art. 66 e le distanze di cui al comma 1 del presente articolo si applicano unicamente rispetto ai segnali stradali orizzontali.

10. Fuori dai centri abitati l'esposizione di striscioni, locandine non rigide (bandiere, gonfaloni) e stendardi è ammessa per la promozione di manifestazioni o di spettacoli culturali e per il lancio di iniziative commerciali, unicamente durante il periodo di svolgimento dell'iniziativa cui si riferisce, oltre che la settimana precedente e le ventiquattro ore successive alla stessa. Gli striscioni dovranno essere posti ad una altezza minima di m 5,10 (cinque virgola dieci metri) dal suolo stradale misurato nel punto di maggiore quota. Le distanze dagli altri cartelli e mezzi pubblicitari si riducono rispettivamente a m 50 (cinquanta metri) fuori dai centri abitati ed a m 12,5 (dodici virgola cinque metri) entro i centri abitati.

11. I "cavalletti" o locandine rigide, secondo la definizione di cui all'art. 58, comma 5, dotati di adeguati sistemi di ancoraggio, possono essere utilizzati per pubblicità temporanea nei

casi di nuova apertura di attività commerciale o di eventi che rivestono carattere di eccezionalità e avvengono una tantum.

Fuori dai centri abitati i cavalletti possono essere collocati singolarmente o per gruppi omogenei, intendendosi per tali quelli oggetto della medesima campagna pubblicitaria, ad una distanza di 50 m dagli altri cartelli e mezzi pubblicitari, al di fuori della proprietà provinciale e ad almeno 3 m dal limite della piattaforma. Tale distanza di 50 m viene misurata dal primo e dall'ultimo cavalletto del gruppo omogeneo. La distanza minima di 25 m deve essere rispettata tra i singoli cavalletti del gruppo omogeneo.

All'interno dei centri abitati si applicano le distanze fissate dai regolamenti comunali.

È comunque vietato collocare cavalletti nei punti di cui all'art. 67 del presente regolamento.

12. Fuori dai centri abitati può essere autorizzata la collocazione, per ogni senso di marcia, di una sola insegna di esercizio per ogni stazione di rifornimento di carburante e stazione di servizio. Tale insegna di esercizio (bandiera o "totem") può essere posta opzionalmente:

a) ad una distanza dal limite della carreggiata inferiore ai 3 m se la superficie massima è di mq 4,00 (quattro metri quadrati);

b) ad una distanza dal limite della carreggiata superiore ai 3 m se la superficie massima è di mq 6,00 (sei metri quadrati), alla condizione che l'insegna non sia collocata lungo le corsie di accelerazione e decelerazione e in corrispondenza degli accessi;

c) se protetta da guard-rail ad una distanza compatibile con il relativo spazio di deflessione e se la superficie massima è di mq 6,00, l'insegna può essere collocata in corrispondenza delle corsie di canalizzazione in ingresso ed uscita dalla stazione o in corrispondenza degli accessi.

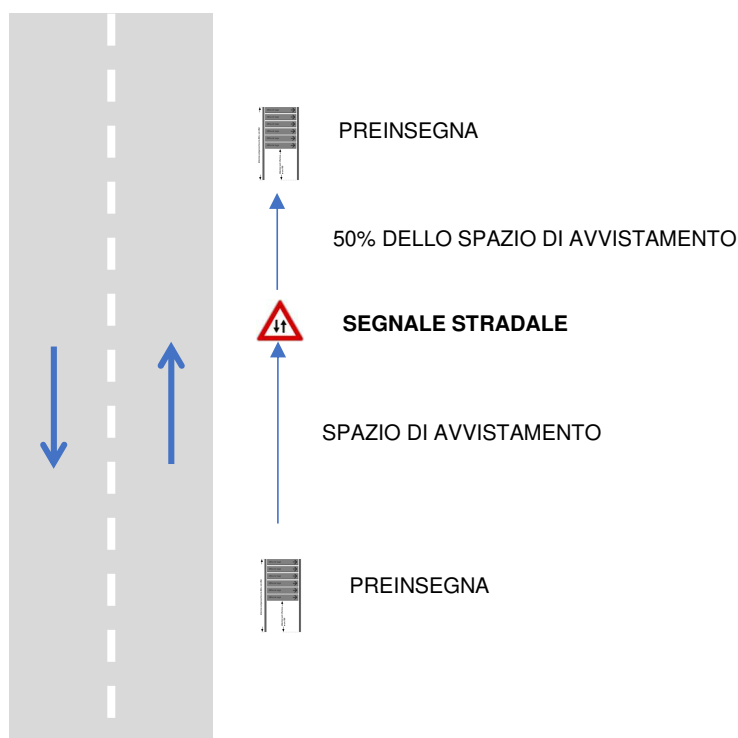
Nel caso di cui alla lettera b), dal computo della superficie dell'insegna di esercizio sono escluse le superficie attinenti ai servizi prestati presso la stazione.

13. Nelle stazioni di servizio e nelle aree di parcheggio possono essere collocati cartelli e mezzi pubblicitari la cui superficie complessiva non supera l'8% (otto per cento) delle aree occupate dalle stazioni di servizio e dalle aree di parcheggio, se trattasi di strade di tipo C e F e il 3 % (tre per cento) delle stesse aree se trattasi di strade di tipo B, sempre che gli stessi non siano collocati lungo il fronte stradale (individuabile nella striscia fronteggiante alla strada di larghezza pari a 3 m a partire dalla striscia di margine della carreggiata), lungo le corsie di accelerazione, decelerazione in corrispondenza degli accessi. Nelle stazioni di

servizio e nelle aree di parcheggio i mezzi pubblicitari (con l'esclusione delle insegne di esercizio) non devono comunque essere visibili dalla strada provinciale.

14. Nelle aree di parcheggio è ammessa, in eccedenza alle superfici pubblicitarie computate in misura percentuale, la collocazione di altri mezzi pubblicitari abbinati alla prestazione di servizi per l'utenza della strada entro il limite di mq 2,00 (due metri quadrati) per ogni servizio prestato, sempre che siano rispettate tutte le norme del Nuovo codice della strada e del presente regolamento.

15. Fuori dai centri abitati, ad una distanza, prima delle intersezioni, non superiore a m 500 (cinquecento metri), è ammesso il posizionamento di preinsegne di esercizio in deroga alle distanze minime indicate al comma 1 del presente articolo, lettere b) c), d), e), f) ed h). In tal caso le preinsegne possono essere posizionate ad una distanza minima prima dei segnali stradali pari allo spazio di avvistamento previsto per essi e, dopo i segnali stradali, pari al 50% dello stesso spazio. Rispetto agli altri cartelli o mezzi pubblicitari è rispettata una distanza minima di 100 m.



SPAZI DI AVVISTAMENTO NELLE STRADE DI TIPO C:

spazio di avvistamento del segnale di pericolo (art. 84÷103 del D.P.R. 495/92): 100 m

spazio di avvistamento del segnale di prescrizione (art. 104÷123 del D.P.R. 495/92): 150 m

spazio di avvistamento del segnale di indicazione (art. 124÷136 del D.P.R. 495/92):

- 170 m se il limite di velocità è di 90 km/h;
- 140 m se il limite di velocità è di 70 km/h;
- 100 m se il limite di velocità è di 50 km/h;

SPAZI DI AVVISTAMENTO NELLE STRADE DI TIPO F:

spazio di avvistamento del segnale di pericolo (art. 84÷103 del D.P.R. 495/92): 50 m

spazio di avvistamento del segnale di prescrizione (art. 104÷123 del D.P.R. 495/92): 80 m

spazio di avvistamento del segnale di indicazione (art. 124÷136 del D.P.R. 495/92):

- 170 m se il limite di velocità è di 90 km/h;
- 140 m se il limite di velocità è di 70 km/h;
- 100 m se il limite di velocità è di 50 km/h.

NB: Per i segnali di pericolo e prescrizione la distanza di avvistamento fa riferimento all'art. 79 del Regolamento di attuazione del codice della strada.

(Abrogato)

17. É consentita l'apposizione di pubblicità non luminosa sui veicoli nel rispetto dell'articolo 57 del D.P.R. n. 495/1992.

18. (Abrogato)

19. L'apposizione sui veicoli di pubblicità non luminosa effettuata per conto terzi a titolo non oneroso o per conto proprio è consentita unicamente nei limiti dettati dall'art. 57 del DPR 16/12/1992 n. 495. Lungo o in vista delle strade provinciali la sosta di tali veicoli recanti pubblicità oltre 1 ora verrà considerata come attività di posizionamento di mezzi pubblicitari ed andrà assoggettata a previa autorizzazione in considerazione del rispetto delle distanze di cui ai commi 1 e 2 del presente articolo.

20. Alle condizioni dettate dai commi 2, 4 e 5 dell'art. 57 del DPR 16/12/1992 n. 495 e dall'art. 59, comma 1, del presente regolamento, la sosta dei veicoli immatricolati come "*autopubblicitarie e per mostre pubblicitarie*" (art. 203 DPR n. 495 del 16/12/1992) lungo le strade provinciali o in vista di esse è ammessa fuori dai centri abitati solo:

- quando il punto più vicino dell'automezzo è posto a non meno di 3 m di distanza dalla proprietà provinciale;

- per una durata massima di 7 giorni;
- in conformità con i disposti dell'art. 67 del presente regolamento;
- nel rispetto delle distanze di cui ai commi 1 e 2 del presente articolo, con possibile riduzione della sola distanza dagli altri mezzi pubblicitari pari al 50% rispetto a quelle indicate ai medesimi commi 1 e 2.

21 - Al centro dell'isola centrale della rotatoria oggetto di specifico protocollo di intesa tra Provincia e comune per la manutenzione del verde, è consentita, ai sensi dell'art. 23 comma 7 bis del D.Lgs 285/1992, l'installazione di un cartello indicante il nome dell'impresa o ente affidatario del servizio di manutenzione del verde, di dimensioni non superiori a 0,40 m per lato ed altezza non superiore ai 0,6 m, misurata al bordo superiore del cartello e comprensiva del sostegno. È inoltre consentita la realizzazione di stemmi e loghi sormontabili dai veicoli in svio, purché non contenenti scritte. Detti cartelli, loghi e stemmi non possono essere luminosi, di luce propria o indiretta, né rifrangenti. Il messaggio contenuto nel cartello deve fare esclusivo riferimento al nome e/o al logo dell'impresa o dell'ente affidatario del servizio di manutenzione del verde, escludendo perciò altri messaggi. Il complesso costituente il cartello nel suo insieme dovrà essere cedevole all'urto (o sormontabile) ed ancorato al terreno, in modo da non costituire, in nessun momento, situazione e/o circostanza, pregiudizio alla sicurezza degli utenti della strada, anche in svio. I cartelli devono avere sagoma regolare, che in ogni caso non può essere quella di disco o di triangolo e non deve generare confusione con la segnaletica stradale. Particolare cautela da adottarsi anche nell'uso dei colori, specialmente del rosso, e del loro abbinamento, al fine di non generare confusione con la segnaletica stradale. I particolari della coloritura dello sfondo e dei caratteri andranno concordati in fase di rilascio autorizzazione.

22 -ABROGATO

23. L'arretramento dei mezzi pubblicitari dal limite della carreggiata è stabilito dal presente Regolamento. Laddove il presente Regolamento non specifichi altrimenti le distanze dalla carreggiata indicate dal Regolamento per l'installazione dei mezzi pubblicitari sono le distanze di sicurezza a cui possono essere installati i mezzi pubblicitari senza che sia necessaria la posa di barriere di sicurezza a protezione del mezzo pubblicitario o l'impiego di strutture certificate cedevoli a supporto dei mezzi pubblicitari.

In presenza di barriere di sicurezza, nel quadro di quanto stabilito nell'ambito del Tavolo tecnico per il riordino dei mezzi pubblicitari, il mezzo pubblicitario deve essere installato ad una distanza minima di un metro dalla barriera stessa, misurata dall'allineamento esterno del dispositivo di ritenuta e la proiezione dell'estremità del cartello più vicina alla carreggiata.

24. Fuori dai centri abitati gli impianti di pubblicità o propaganda contenenti messaggi a sfondo sociale/ambientale/politico devono essere posizionati ad una distanza dal confine stradale non inferiore alla fascia di rispetto stradale per l'edificazione e comunque non inferiore a 20 (venti) m, fissati al terreno in modo che risultino stabili in tutte le circostanze meteorologiche, nel rispetto delle distanze valide per i cartelli pubblicitari nonché dei divieti di cui agli artt. 64 e 67. L'esposizione dei suddetti impianti, da installarsi comunque parallelamente all'asse della strada, non può superare i sette giorni. Le loro dimensioni non possono superare i 20 mq. L'autorizzazione alla posa di tali impianti è subordinata alla valutazione del contenuto dei messaggi, che è discrezionale e di competenza della Provincia di Brescia quale ente gestore della strada, essendo in ogni caso non assentibili contenuti contrari all'ordine pubblico e al buon costume, offensivi, violenti, volgari e/o che contengono riferimenti, anche indiretti, a persone fisiche.

Art. 65 – Autorizzazioni

1. Ai sensi dell'art. 23, comma 4, del *Nuovo codice della strada* e dell'art. 53, comma 1, del D.P.R. 495/92, l'installazione dei mezzi pubblicitari, fuori dai centri abitati, lungo le strade provinciali o in vista di esse, è soggetta ad autorizzazione da parte della Provincia.

2. Il soggetto finale interessato al rilascio di una autorizzazione per l'installazione di cartelli o di altri mezzi pubblicitari deve presentare o spedire la relativa domanda (anche tramite terzi), redatta in carta legale, con allegato versamento per spese d'istruttoria, corredata oltre che dai dati anagrafici del richiedente, completi di codice fiscale, dalla descrizione particolareggiata dell'opera che si intende eseguire, dalla denominazione della strada provinciale, dall'esatta indicazione della località interessata e dagli estremi di identificazione dell'immobile su cui insisterà il mezzo pubblicitario. Ogni domanda dovrà riguardare un singolo impianto pubblicitario e una singola posizione.

3. Oltre alla documentazione amministrativa richiesta dovranno essere allegati in duplice copia:

- cartografia in scala 1:10.000 con indicazione del punto di installazione proposto e della relativa progressiva chilometrica;
- schizzo planimetrico in scala 1: 1.000 in cui è riportata la posizione dell'impianto e della segnaletica stradale esistente 500 m prima e dopo la posizione del proposto mezzo pubblicitario;
- sezione trasversale in scala 1:50 con indicata la progressiva chilometrica, dimensioni della sede stradale (corsie, banchine, arginelli erbosi, cunette, muri di sostegno/controripa/sottoscarpa, scarpate, ripe, fossi di guardia, manufatti), il lato della strada, i confini di proprietà e l'indicazione della posizione del cartello o mezzo pubblicitario;
- bozzetto a colori del messaggio da esporre con relative dimensioni;
- documentazione fotografica aggiornata del tratto di strada e la località oggetto di richiesta (almeno due fotografie, una per senso di marcia) così come allo stato di fatto, comprensive di pertinenze e contesto di inserimento a lato strada;
- limitatamente al caso dei mezzi pubblicitari permanenti, eventuali altri bozzetti, precisando il tempo di esposizione previsto per ciascuno di essi che, comunque, non può essere inferiore a 3 mesi;
- i bozzetti di tutti i messaggi previsti, per l'esposizione dei messaggi variabili;
- la data di inizio e di fine del periodo di esposizione nella posizione oggetto della richiesta del mezzo pubblicitario temporaneo (locandine, striscioni, cavalletti, autopubblicitarie, ecc.);
- autodichiarazione, redatta ai sensi del D.P.R. n. 445/2000, nella quale si attesti che:
 - a) il manufatto che si intende collocare è stato calcolato, realizzato e sarà posto in opera tenendo conto della natura del terreno e della spinta del vento (non inferiore a 140 kg/mq), in modo da garantirne la stabilità; per le successive domande di rilascio di autorizzazione è sufficiente il rinvio alla stessa autodichiarazione rilasciata in fase di prima autorizzazione;
 - b) l'intervento non ricade su bene o zona soggetta a vincolo culturale o ambientale ai sensi del d.lgs. 22/1/2004, n. 42.

Per gli impianti luminosi deve essere allegata la dichiarazione di conformità ai sensi della L. n. 46/1990.

4. La domanda corredata dalla documentazione sopra richiamata, nonché dalla prova dell'avvenuto versamento di quanto dovuto (spese d'istruttoria), è ricevuta dall'Ufficio Protocollo dell'Ente e trasmessa al Settore delle Strade il quale provvederà all'istruttoria seguendo l'ordine di arrivo attestato dal timbro dell'Ente.

5. (Abrogato con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 45 del 21/12/2017)

6. Conclusa l'istruttoria tecnico - amministrativa, accertata la regolarità della domanda nonché delle opere da eseguire nel rispetto delle vigenti disposizioni di legge e del presente regolamento, il dirigente competente, entro 60 (sessanta) giorni dalla data del ricevimento della domanda, emana il provvedimento di autorizzazione.

7. Nel provvedimento sono fissate le condizioni ritenute necessarie a tutela del bene e dell'interesse pubblico, le norme generali, eventuali prescrizioni particolari, la durata, la somma dovuta per il canone nonché il tempo accordato per l'esecuzione delle opere previste che non potrà essere inferiore a 90 giorni. Ai sensi dell'art. 10 bis della legge 241/1990, prima della formale adozione di un provvedimento negativo, il responsabile del procedimento comunica tempestivamente agli istanti i motivi che ostano all'accoglimento della domanda. Entro il termine di dieci giorni dal ricevimento della comunicazione, gli istanti hanno il diritto di presentare per iscritto le loro osservazioni, eventualmente corredate da documenti. La sopraccitata comunicazione inviata dal responsabile del procedimento interrompe i termini per concludere il procedimento che iniziano nuovamente a decorrere dalla data di presentazione delle osservazioni. Dell'eventuale mancato accoglimento di tali osservazioni è data ragione nella motivazione del provvedimento finale.

8. (Abrogato)

9. Se, a parere dell'Amministrazione, dovessero essere riscontrate condizioni ostative al rilascio del provvedimento, deve essere emesso, sempre nel termine di 60 (sessanta) giorni dal ricevimento della domanda, un atto di formale diniego. Nel suddetto atto devono essere indicati i motivi del diniego, i termini e l'autorità cui è possibile proporre ricorso. Il rigetto della domanda non dà diritto al rimborso delle spese di istruttoria.

10. Ove i lavori di installazione del mezzo pubblicitario comportino l'occupazione anche parziale dell'area a fianco della banchina ovvero della banchina ovvero della carreggiata stradale è necessario che la ditta presenti alla Provincia il piano dello schema segnaletico da predisporre conformemente al *Disciplinare tecnico relativo gli schemi segnaletici differenziati per categoria di strada da adottare per il segnalamento temporaneo* (DM 10/7/2002) ed acquisire, qualora necessaria, la relativa ordinanza di regolamentazione del

traffico. Durante i lavori per l'installazione del cartello o altro mezzo pubblicitario, cambio immagine, ecc., il provvedimento di autorizzazione o copia del medesimo e l'eventuale ordinanza di regolamentazione del traffico in presenza di cantieri temporanei dovranno essere costantemente tenuti sul luogo dei lavori, al fine di esibirli, su richiesta, a tutti i funzionari incaricati.

11. L'autorizzazione all'installazione di cartelli o di mezzi pubblicitari ha validità per un periodo di tre anni, come disposto dall'art. 53, comma 6, del D.P.R. 16-12-1992, n. 495, **comprendendo nel triennio l'anno di rilascio**. Alla scadenza di tale periodo, su apposita istanza presentata dal soggetto interessato, da presentarsi entro i sessanta giorni antecedenti alla data di scadenza, la Provincia si riserva la facoltà di concedere il rinnovo stesso sulla base di criteri che saranno approvati con apposito provvedimento da parte della Giunta Provinciale. In mancanza della domanda di rinnovo entro il suddetto termine di 60 giorni prima della scadenza del precedente atto, il titolare dell'atto decade da qualunque diritto di mantenimento dell'impianto pubblicitario il giorno stesso della scadenza ed è obbligato alla sua rimozione, ai sensi dell'art. 71 del presente Regolamento.

12. Fuori dai centri abitati, qualora il soggetto titolare dell'autorizzazione, decorsi almeno 3 (tre) mesi, fermo restando la durata della stessa, intenda variare il messaggio pubblicitario riportato su un cartello o su un altro mezzo pubblicitario, deve farne domanda alla Provincia nella quale devono essere indicati gli estremi dell'autorizzazione. Alla domanda, presentata su carta legale, dovrà essere allegato il bozzetto del nuovo messaggio. La Provincia sarà tenuta a rilasciare l'autorizzazione entro i successivi 15 (quindici) giorni, decorsi i quali si intenderà tacitamente rilasciata. Per la variazione del messaggio è dovuto uno specifico corrispettivo.

13. (Abrogato con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 45 del 21/12/2017)

14. (Abrogato con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 45 del 21/12/2017)

15. Nel particolare caso in cui il mezzo pubblicitario risulti situato lungo viabilità di competenza di altro ente, ma in vista anche di tratti extraurbani di strade provinciali, il mezzo pubblicitario è soggetto, ai sensi dell'art. 23, comma 5, del codice della strada, al nulla osta della Provincia, provvedimento che valuta i profili di legittimità della collocazione del mezzo pubblicitario riguardo a tutte le norme del codice della strada. I contenuti di tale

provvedimento dovranno essere recepiti nell'ambito del procedimento autorizzativo avviato dall'ente gestore della strada lungo la quale risulta collocato il mezzo pubblicitario in argomento.

Si specifica che nell'ambito dell'istruttoria relativa ai nulla osta ai cartelli richiesti lungo viabilità di altro ente, ma visibili dalla strada provinciale, la verifica delle distanze dei suddetti cartelli dai segnali e dagli altri cartelli è valutata rispetto alla classe funzionale e ai limiti di velocità della strada provinciale. Limitatamente a questo caso - cartelli richiesti lungo viabilità di altro ente, ma visibili dalla strada provinciale - i cartelli monofacciali posti lungo la viabilità non provinciale, in area non adiacente alla sede della strada provinciale, e aventi messaggio non visibile dalla strada provinciale (perché rispetto alla strada provinciale, per entrambi i sensi di marcia, di tali cartelli è visibile solo la faccia neutra), non sono considerati ai fini della quantificazione delle distanze minime di cui all'art. 64 né ai fini della valutazione dei divieti di cui all'art. 67 del presente Regolamento.

Art. 66 - Nulla osta tecnici

1. L'installazione dei mezzi pubblicitari lungo le strade provinciali correnti all'interno di centri abitati con popolazione inferiore ai 10.000 abitanti o comunque lungo le strade interne ai centri abitati di competenza provinciale, è sottoposta ad autorizzazione specifica del Comune, salvo il preventivo nulla osta tecnico della Provincia.

2. Il Comune, prima del rilascio dell'autorizzazione alla installazione di cartelli o di altri mezzi pubblicitari, ad esclusione delle insegne di esercizio, deve acquisire il preventivo nulla osta tecnico della Provincia di Brescia. La relativa domanda, redatta in carta semplice, con allegato il versamento per spese d'istruttoria, dovrà riguardare un singolo impianto pubblicitario. Oltre alla documentazione amministrativa richiesta, dovrà essere allegato un bozzetto del messaggio da esporre, con relative dimensioni, una planimetria ove sia riportata la posizione nella quale si richiede l'autorizzazione all'installazione e una documentazione fotografica interessante la strada e la località oggetto di richiesta.

3. La domanda, corredata dalla documentazione sopra richiamata, nonché della prova dell'avvenuto versamento di quanto dovuto (spese di istruttoria), è ricevuta dall'Ufficio Protocollo dell'Ente e trasmessa al Settore delle Strade il quale provvederà all'istruttoria seguendo l'ordine di arrivo attestato dal timbro dell'Ente.

4. Conclusa l'istruttoria tecnico-amministrativa, accertata la regolarità della domanda nonché delle opere da eseguire nel rispetto delle vigenti disposizioni di legge e del presente regolamento, e sulla base delle risultanze dell'eventuale sopralluogo, il dirigente competente, entro 60 (sessanta) giorni dalla data del ricevimento della domanda, emana il nullaosta tecnico, completo di un eventuale parere della Provincia.

5. (Abrogato)

6. (Abrogato)

Art. 67 - Divieti

1. Il posizionamento dei cartelli e degli altri mezzi pubblicitari, come definiti all'articolo 58 del presente regolamento, fuori dai centri abitati, lungo o in prossimità delle strade ove ne è consentita l'installazione, è comunque vietato nei seguenti punti:

a) sulle corsie esterne alle carreggiate, sulle cunette e sulle pertinenze di esercizio delle strade che risultano comprese tra carreggiate contigue (si intendono quelle aree a lato della carreggiata opportunamente realizzate per finalità attinenti all'esercizio operativo e viabile della strada);

b) sui bordi dei marciapiedi e sui cigli stradali;

c) in corrispondenza delle intersezioni;

d) lungo il lato interno ed esterno dell'intero sviluppo delle curve planimetriche (DM 5/11/2001) di raggio inferiore a m 250, nonché su tutta l'area compresa tra la curva stessa e la corda tracciata tra i due punti di tangenza;

e) lungo il lato interno dell'intero sviluppo delle curve planimetriche (DM 5/11/2001) di raggio superiore a m 250, nonché su tutta l'area compresa tra la curva stessa e la corda tracciata tra i due punti di tangenza;

f) sulle scarpate stradali sovrastanti la carreggiata in terreni di qualsiasi natura e pendenza superiore a 45°;

g) in corrispondenza dei raccordi verticali concavi e convessi segnalati;

h) sui ponti e sottoponti e relative rampe di raccordo;

h-bis) per tutta la lunghezza del ponte, compresi i tratti di accesso in pendenza (rampe) progettate per superare il dislivello determinato dal ponte stesso, oltre il segnale stradale di dosso;

h-ter) fuori dai casi di cui alla lettera precedente, 250 m prima dell'inizio e dopo la fine dell'impalcato dei ponti, su entrambi i lati della strada, sul tratto stradale in pendenza (rampa)

progettato per superare il dislivello determinato dal ponte stesso (configurazione con almeno un raccordo verticale convesso), a tutela della sicurezza della circolazione dei veicoli in avvicinamento al ponte, dell'eventuale traffico sottopassante e della sicurezza ed ottimale conservazione del manufatto;

h-quater) nei sottoponti e lungo l'intero sviluppo dei due contigui tratti stradali in pendenza (rampa) progettati per sottopassare l'interferenza determinata dal ponte (configurazione con almeno un raccordo verticale concavo), a tutela della sicurezza della circolazione dei veicoli in avvicinamento al sottoponte;"

i) sui parapetti stradali e ferroviari, sulle barriere di sicurezza, sui pannelli fonoassorbenti, sui dispositivi laterali di protezione e di segnalamento, sulle strutture portanti della sede stradale e relative opere d'arte;

l) nelle zone soggette a fenomeni di dissesto idrogeologico, sulle ripe e sulle scarpate stradali interessate da interventi di protezione e consolidamento dei versanti di qualsiasi natura;

m) in prossimità delle uscite delle pertinenze di servizio, laddove si impedisca la visuale sulla strada ai conducenti che devono reinserirsi nel traffico;

n) in approccio alle circolazioni rotatorie, sino alla rotatoria stessa, a valle dei segnali di preavviso di "dare la precedenza", fatta salva la possibilità di installare un cartello nelle isole centrali delle rotatorie che sono state oggetto di protocollo di intesa tra Provincia di Brescia e Comune ai fini della gestione della manutenzione del verde, essendo tale facoltà prevista esplicitamente dall'art. 23 comma 7bis del D.Lgs 285/1992 (si veda anche l'art. 64 comma 21 del presente Regolamento).

2. Fuori dai centri abitati è vietata la collocazione di cartelli ed altri mezzi pubblicitari a messaggio variabile, aventi un periodo di variabilità inferiore a cinque minuti, in posizione trasversale al senso di marcia dei veicoli.

3. Fuori dai centri abitati non è consentita l'installazione di messaggi pubblicitari finalizzati a richiamare la disponibilità dello spazio pubblicitario stesso, del tipo "Spazio Libero", "Per questa Pubblicità telefonare..." ecc.

4. È vietata qualsiasi forma di pubblicità lungo e in vista delle strade di tipo B "extraurbane principali" e relativi accessi/svincoli, ad eccezione delle insegne di esercizio. Su dette strade

è consentita la pubblicità nelle aree di servizio o di parcheggio solo se autorizzata dalla Provincia di Brescia e sempre che non sia visibile dalle medesime strade.

5. È vietata l'apposizione di messaggi pubblicitari sui bordi dei marciapiedi e sui cigli stradali.

6. Si rimanda al successivo art. 68 la disciplina paesistica delle strade rispetto ai criteri di collocazione dei mezzi pubblicitari.

7. I mezzi pubblicitari possono essere collocati solo ove non comportino pericolo per la circolazione. È comunque vietata la collocazione di mezzi pubblicitari, ad esclusione delle insegne di esercizio, in vista dalle seguenti tratte stradali, in ragione della loro elevata pericolosità, come accertata dal rilievo dell'incidentalità:

- SPBS11V1 tratta a doppia carreggiata;
- SPBS510 tratta a doppia carreggiata;
- SP19 tratta a doppia carreggiata;
- SPBS510quater.

In attuazione alla Deliberazione del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) del 18/3/2005, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 262 del 10/11/2005, è inoltre vietata la posa di cartelli pubblicitari lungo il tracciato della SPIXV2 in variante all'abitato di Pontegatello.

8. Fuori dai centri abitati è vietata la collocazione di impianti pubblicitari di servizio nella forma di paline di fermata dell'autobus, considerato che essi hanno quale loro presupposto legittimante imprescindibile la pubblica utilità e che questa non è ravvisabile nel caso di specie, dovendo nella medesima posizione essere obbligatoriamente collocato da parte dell'ente gestore del servizio di autotrasporto pubblico il segnale di servizio utile "fermata d'autobus" cui all'art. 136 comma 6 del DPR 16/12/1992 n. 495. Si considera altresì che il mezzo pubblicitario costituirebbe disturbo visivo del segnale suddetto contrastando così con l'art. 23 comma 1 del codice della strada.

9. Fuori dai centri abitati, ad eccezione delle insegne di esercizio, è vietata la collocazione di mezzi pubblicitari luminosi, sia per luce propria che indiretta.

Art. 68 - Vincoli culturali e ambientali

1. Ai sensi dell'art. 153, comma 2, del d.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio", lungo le strade provinciali, per i tratti di competenza, site nell'ambito e in

prossimità dei beni indicati nell'art. 134 del decreto stesso è vietato collocare cartelli o altri mezzi pubblicitari lungo le strade, salvo autorizzazione della Provincia, previo parere favorevole della Soprintendenza sulla compatibilità della collocazione o della tipologia del mezzo pubblicitario con i valori paesaggistici degli immobili o delle aree soggette a tutela.

1bis. Ai fini dell'acquisizione del parere della Soprintendenza di cui al precedente comma 1, ai sensi dell'art. 153, comma 2, del d.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42, la Provincia indice conferenze dei servizi ai sensi dell'art. 14 della legge 241/1990. In tal caso alle ditte richiedenti l'autorizzazione la Provincia chiede l'invio di specifica documentazione relativa all'inserimento paesaggistico dell'opera da trasmettere in Soprintendenza, onde permettere le necessarie valutazioni istruttorie. Per motivi organizzativi le conferenze dei servizi sono indette in presenza di più richieste, i cui procedimenti, in attesa dell'indizione della conferenza dei servizi collettiva, si intendono sospesi. In caso di conclusione favorevole della conferenza dei servizi, saranno riportate nel provvedimento autorizzativo anche le prescrizioni pervenute da parte della Soprintendenza. In caso invece di conclusione non favorevole della conferenza dei servizi, i richiedenti possono inviare le proprie osservazioni al preavviso di diniego nei termini indicati nella comunicazione di preavviso, osservazioni che la Provincia inoltra alla Soprintendenza. Anche in questo caso il procedimento resta sospeso fino a quando la Soprintendenza non invia le proprie controdeduzioni.

1tris. Ai sensi dell'art. 153, comma 1, del d.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio", è vietato collocare cartelli o altri mezzi pubblicitari che, pur non situati lungo le strade, risultano comunque in vista di esse, salvo l'autorizzazione della Provincia e l'autorizzazione paesaggistica rilasciata dall'ente competente, che si esprime sulla compatibilità della collocazione o della tipologia del mezzo pubblicitario con i valori paesaggistici degli immobili o delle aree soggette a tutela.

2. Strade panoramiche del Piano paesaggistico regionale

Ai sensi dell'art. 26, comma 17, della *Normativa del Piano paesaggistico regionale* approvato dal Consiglio Regionale della Lombardia con deliberazione del 19/01/2010, n. 951 è fatto divieto di installare nuova cartellonistica pubblicitaria all'esterno dei centri abitati e si rende necessaria la graduale rimozione di quella esistente in occasione della scadenza dei contratti in essere.

Nome	Tratta	Numero di riferimento*
SPBS45bis	Da confine provinciale a Pontevico	15
SPBS237	Da Lavenone a Ponte Caffaro, al valico di S. Eusebio	16
SPBS345	Da Brozzo a Tavernole s/M, da Lavone a Bovegno, da Collio al P.so Maniva e al P.so di Crocedomini, da P.so Crocedomini a Breno.	19
SPBS510	Da Iseo a Pisogne	20
SPBS572	Da Desenzano a Crociale, da Raffa a Tormini	21
SPBS573	Da ponte sull'Oglio a Palazzolo	22
SPBS669	Da S. Antonio di Bagolino al Passo di Crocedomini	23
SP5	Da Malegno a Palline	24
SP9	Da Bogliaco a Magasa	25
SP32	Da Marone a Zone	26
SP38	Dal bivio con la SS45bis a Campione del Garda	27
SP48	Da Iseo a Polaveno	29
SP49	Da Rodengo a Cortefranca	30
SP50	Da Tavernole a Pertica Alta e Nozza	31
SP84	Da Cedegolo a Cevo	32
SP88	In sinistra Oglio da Niardo a Paspardo	33

*TAVOLA E del Piano paesaggistico regionale

Art. 69 - Obblighi del titolare dell'autorizzazione/nulla osta

1. È fatto obbligo al titolare della autorizzazione/nullaosta di:

- a) verificare il buono stato di conservazione dei cartelli e degli altri mezzi pubblicitari e delle loro strutture di sostegno;
- b) effettuare tutti gli interventi necessari al loro buon mantenimento;
- c) adempiere nei tempi richiesti a tutte le prescrizioni impartite dalla Provincia al momento del rilascio dell'autorizzazione/nullaosta od anche successivamente per intervenute e motivate esigenze;
- d) procedere alla rimozione a proprie spese, non solo della parte reclamistica del mezzo pubblicitario, ma anche della relativa struttura di supporto, nel caso di decadenza o revoca dell'autorizzazione o di insussistenza delle condizioni di sicurezza previste all'atto dell'installazione o di motivata richiesta da parte dell'Ente competente al rilascio.

2. È fatto obbligo al titolare dell'autorizzazione/nullaosta per la posa di segni orizzontali reclamistici, nonché di striscioni, locandine e stendardi, nei casi previsti dall'articolo 64, commi 9, 10 e 11 del presente regolamento, di provvedere alla rimozione a proprie spese degli stessi entro le ventiquattro ore successive alla conclusione della manifestazione, dello spettacolo culturale o dell'iniziativa commerciale per il cui svolgimento sono stati autorizzati, ripristinando il preesistente stato dei luoghi ed il preesistente grado di aderenza delle superfici stradali.

3. È fatto obbligo al titolare dell'autorizzazione di comunicare tempestivamente alla Provincia ogni variazione di residenza o domicilio.

4. Gli atti di autorizzazione e nullaosta si intendono comunque accordati senza pregiudizio di terzi, con facoltà della Provincia di revocarli o modificarli per motivi di pubblico interesse, gravi violazioni di legge e delle clausole contenute nell'atto, nonché per qualsiasi ragione motivata da parte dell'amministrazione. La revoca o modifica del provvedimento originario non può dare titolo a rinvase o pretese di qualsivoglia genere, salvo quanto disposto al successivo comma.

5. Qualsiasi modifica, sia in corso d'opera sia successivamente, deve essere oggetto di richiesta scritta e motivata, allegando alla domanda, in carta legale, la prova dell'avvenuto versamento delle spese di istruttoria, fermo restando quanto stabilito dall'articolo 65, comma 12.

6. La rinuncia ad eseguire le opere deve essere espressa dal titolare dell'autorizzazione esclusivamente con comunicazione scritta alla Provincia a mezzo PEC e dà luogo alla decadenza del relativo provvedimento di autorizzazione oltre che al rimborso di eventuali depositi cauzionali. La rinuncia non ha effetto se il titolare non provvede al ripristino, a proprie cure e spese, dei luoghi e delle cose al primitivo stato entro 30 giorni dalla comunicazione di rinuncia.

Art. 70 - Targhette di identificazione

1. Su ogni cartello o mezzo pubblicitario autorizzato, ad eccezione delle insegne di esercizio, sia dalla Provincia che dal Comune, dovrà essere saldamente fissata, a cura e a spese del

titolare dell'autorizzazione, una targhetta metallica, posta in posizione facilmente accessibile, sulla quale dovranno essere riportati con caratteri incisi i seguenti dati:

- a) amministrazione rilasciante (Provincia di Brescia o Comune di ...);
- b) soggetto titolare;
- c) numero e data dell'autorizzazione Provinciale o Comunale;
- d) indicazione della Strada Provinciale (SP. n. ____), progressiva chilometrica del punto di installazione (Prog. km ____ + _____) e lato stradale (dx / sx);
- e) data di scadenza (gg/mm/anno).

Per i mezzi pubblicitari per i quali risulta difficoltosa l'applicazione delle targhette metalliche, è ammesso che i suddetti dati siano riportati con scritte a carattere indelebile su targhette adesive.

2. La targhetta di cui al comma precedente dovrà essere sostituita dal titolare ad ogni rinnovo dell'autorizzazione ed ogni qualvolta intervenga una variazione di uno dei dati su di essa riportati oppure sia stata danneggiata o manomessa.

Art. 71 - Rimozioni

1. Fermo restando l'applicazione delle sanzioni pecuniarie previste dall'articolo 23 del D.Lgs. n. 285/1992, chiunque violi (autore della violazione / proprietario o possessore del suolo privato) le disposizioni del medesimo articolo, quelle del Regolamento al Codice della Strada o del presente regolamento, è soggetto all'obbligo di rimuovere a proprie spese tutte le opere, incluse le strutture di sostegno, cartelli, manufatti ed ogni altro mezzo pubblicitario, entro dieci giorni dalla data di notifica del provvedimento. Decorso tale termine, la Provincia provvederà ad attuare quanto previsto dal comma 13bis dell'art. 23 del D.Lgs 285/1992 e ad effettuare la rimozione del mezzo pubblicitario, ponendo i relativi oneri, inclusi quelli di custodia, a carico dell'autore della violazione e, in via tra loro solidale, del proprietario o possessore del suolo.

2. Quando la rimozione comporti la necessità di entrare nel fondo altrui, diverso dalla privata dimora, la rimozione, da parte degli uffici provinciali preposti, non potrà avvenire se non dopo dieci giorni dalla diffida, notificata dalla Provincia sia all'autore della violazione che al proprietario o al possessore del suolo privato.

3. Nel caso in cui l'ubicazione dei cartelli e degli altri mezzi pubblicitari lungo le strade e le fasce di pertinenza costituisca grave ed immediato pericolo per la circolazione, la rimozione verrà eseguita senza indugio dalla Provincia di Brescia. Successivamente alla stessa, la Provincia trasmetterà la nota delle spese sostenute al Prefetto per la emissione della ordinanza - ingiunzione di pagamento.

4. Ove il trasgressore non compia nel termine la rimozione cui è obbligato, provvede l'Ente d'ufficio, addebitando all'autore della violazione e, in via tra loro solidale, al proprietario o possessore del suolo, i relativi oneri con l'applicazione della tariffa determinata sulla scorta dei seguenti elementi di costo:

- a. autocarro fino a 60 q. di portata (art.1.2.9.b "Prezziario Opere Edili della Provincia di Brescia" del Comitato di Coordinamento interprofessionale della Provincia di Brescia in vigore al momento della rimozione): ore due;
- b. n. 1 capo cantoniere (capo squadra art. 1.1.1 "Prezziario Opere Edili della Provincia di Brescia" del Comitato di Coordinamento interprofessionale della Provincia di Brescia in vigore al momento della rimozione): ore due;
- c. n. 2 cantonieri (operai specializzati art. 1.1.2 "Prezziario Opere Edili della Provincia di Brescia" del Comitato di Coordinamento interprofessionale della Provincia di Brescia in vigore al momento della rimozione): ore quattro (ore 2 x 2 cantonieri = quattro);
- d. eventuali costi per il ripristino danni prodotti alle proprietà private per la rimozione;
- e. spese di deposito nei magazzini provinciali (come da tariffario approvato con deliberazione di Giunta Provinciale): quantificazione temporale al mq;
- f. spese di smaltimento presso la discarica pubblica, trascorsi 365 (trecentosessantacinque) giorni dalla data di rimozione (secondo costi applicati al momento del conferimento in discarica) e spese di trasporto alla discarica;
- g. tutti gli eventuali altri costi sostenuti (ad esempio, escavatore, terna, ...).

La Provincia, mediante comunicazione inviata via PEC, informa l'interessato dell'avvenuta rimozione forzata dell'impianto pubblicitario.

Le spese di custodia decorreranno dalla data di ricezione della suddetta comunicazione.

Art. 72 - Canoni

1. I canoni per il rilascio dell'autorizzazione sono richiesti ai sensi del regolamento provinciale che disciplina l'applicazione dei canoni di occupazione, e devono essere annualmente versati dal richiedente.

2. Il 31 ottobre è il termine di scadenza annuale per il pagamento dei canoni delle autorizzazioni in corso di validità, per quelle nuove e per quelle rinnovate. Per i provvedimenti rilasciati oltre il 31 ottobre, il pagamento è differito al 31 dicembre del medesimo anno. Il pagamento del canone dei mezzi pubblicitari temporanei deve essere effettuato entro 10 giorni dal rilascio del provvedimento autorizzativo. Il mancato pagamento del canone entro i termini sopra indicati comporta la decadenza immediata dell'autorizzazione temporanea/permanente.

3. La definizione tariffaria dei canoni e delle spese d'istruttoria è stabilita dal Presidente della Provincia. In caso di mancato aggiornamento, restano in vigore le tariffe già determinate.

4. Non è previsto il rimborso del canone, anche nei casi di revoca d'ufficio.

5. Non si dà luogo a rimborso del canone e dei diritti di cui ai commi precedenti per la rinuncia alla autorizzazione che può essere effettuata in qualsiasi momento dal titolare mediante comunicazione alla Provincia a mezzo pec. In caso di rinuncia all'autorizzazione entro il 31 ottobre, il canone è determinato con riferimento all'effettiva durata di validità dell'autorizzazione, con pagamento comunque da effettuarsi entro il 31 ottobre. La rinuncia non ha effetto se il titolare non provvede al ripristino dei luoghi e delle cose al primitivo stato, ovvero alla rimozione completa dell'impianto (targa/messaggio e relativi supporti).

Art. 73 - Sanzioni

1. Si applicano le sanzioni amministrative previste dall'art. 23 D.Lgs. 285 del 30.04.1992.

2. Nell'applicazione delle sanzioni amministrative accessorie si osservano le disposizioni e le norme del capo I, sezione II, titolo VI del D.Lgs. 285 del 30.04.1992.

Art. 74 – (Abrogato con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 19 del 30/5/2011)

Art. 75 - Revoca delle autorizzazioni

1. La Provincia può revocare l'autorizzazione per ragioni di pubblico interesse ai sensi di legge. Nel provvedimento devono in ogni caso essere indicati i motivi, i termini e l'autorità cui è possibile inoltrare ricorso.

2. La facoltà di revoca prevista dal precedente comma sarà esercitata previo preavviso di almeno 30 (trenta) giorni a mezzo di PEC. Le autorizzazioni si intendono senz'altro cessate alla scadenza prestabilita, salva la facoltà del titolare di chiederne il rinnovo.

3. Il titolare dell'autorizzazione, ricevuta la revoca dell'autorizzazione da parte della Provincia, dovrà provvedere al ripristino dei luoghi e delle cose al primitivo stato entro trenta giorni.

Art. 76 - Cambio titolare

1. L'autorizzazione, di cui al presente regolamento, per qualsiasi motivo, potrà essere trasferita ad altro titolare solo previa specifica comunicazione scritta alla Provincia. Trascorsi 6 (sei) mesi dall'avvenuto passaggio senza che sia stata inoltrata la richiesta suddetta, l'autorizzazione si intenderà decaduta.

Art. 77 - Rinvio ad altre disposizioni

1. Per quanto non espressamente previsto nel presente regolamento si rinvia alle norme contenute nel Nuovo Codice della Strada D. Lgs. 30.04.1992 n. 285, al Regolamento di attuazione D.P.R. 10.12.1992, n. 495 ed alle norme, ove compatibili, previste dal Regolamento Provinciale T.O.S.A.P.

Art. 78 – (Abrogato)

TITOLO 8

DELIMITAZIONE DEI CENTRI ABITATI

Art. 79 Aspetti procedurali

Art. 80 Definizione di centro abitato

Art. 81 Distinzione tra strade “urbane” ed “extraurbane”

Art. 82 Condizioni che consentono di mantenere extraurbana un’arteria all’interno del centro abitato

Art. 83 Tratti di strada tra due centri abitati

Art. 84 Ulteriori indicazioni metodologiche suggerite

Art. 85 Segnali di località

Art. 79 – Aspetti procedurali

1. I Comuni provvedono alla delimitazione del centro abitato (art. 4 del *Nuovo codice della strada*).

2. La delimitazione del centro abitato è aggiornata periodicamente in relazione alle variazioni delle condizioni in base alle quali si è provveduto alla delimitazione stessa. A tale aggiornamento consegue:

- la ridefinizione dei tratti “interni” (ovvero dei segmenti urbani della viabilità provinciale);
- la ridefinizione delle strade comunali, nel caso dei centri con popolazione superiore ai 10.000 abitanti;
- il ricollocamento dei segnali di inizio e fine del centro abitato, in corrispondenza del punto esatto di delimitazione del centro abitato riportato nella cartografia allegata al provvedimento;
- la variazione della classe funzionale della nuova tratta inclusa nel centro abitato (da tipo “C” o “F” a tipo “E” o “*interzonale*”) ed il conseguente ridisegno della sezione stradale con individuazione di percorsi pedonali in sede separata, coerentemente alle prescrizioni normative (DM 5/11/2001).

2. Nei casi in cui la delimitazione dei centri abitati interessi strade provinciali, la deliberazione della giunta municipale prevista dall’art. 4, comma 1, del *Nuovo codice della strada*, con la relativa cartografia allegata, è inviata a mezzo pec alla Provincia di Brescia, Settore delle Strade. La Provincia di Brescia rilascia il relativo parere vincolante entro 30 giorni e sottoscrive con il Comune il verbale attestante l’inizio e la fine del centro abitato lungo le strade provinciali.

3. La Provincia di Brescia, sulla base della documentazione approvata dai Comuni che riporta la delimitazione dei centri abitati, pubblica e mantiene aggiornato sul geoportale la cartografia delle strade provinciali distinte in:

- “strade all’esterno del centro abitato” ovvero “extraurbane”;
- “strade all’interno del centro abitato” ovvero “urbane”.

I Comuni sono invitati a verificare quanto pubblicato sul geoportale della Provincia e a segnalare agli uffici provinciali eventuali errori.

Art. 80 – Definizione di centro abitato

1. Il “centro abitato” è definito (art. 3, comma 1, n. 8) del *Nuovo codice della strada*) come *“insieme di edifici, delimitato lungo le vie di accesso da appositi segnali di inizio e fine”*. Per “insieme di edifici” deve intendersi un raggruppamento continuo di almeno venticinque fabbricati ed aree di uso pubblico con accessi veicolari e pedonali sulla strada, anche se intervallato da strade, piazze, giardini e simili. Si chiarisce che per “fabbricato” si intende un qualsiasi edificio, indipendentemente dalla sua destinazione d’uso.

2. La *“delimitazione del centro abitato deve essere effettuata in funzione della situazione edificatoria esistente o in costruzione, e non di quella ipotizzata dagli strumenti urbanistici”*⁸.

3. Per “raggruppamento continuo” si intende che gli edifici devono essere in relazione tra di loro e non costituire “episodi edilizi isolati”. Quindi, tra un edificio ed un altro vi possono essere solo *“strade, piazze, giardini o simili, ed aree di uso pubblico, con esclusione quindi di terreni agricoli, aree fabbricabili, ecc.”*.

Art. 81 – Distinzione tra strade “urbane” ed “extraurbane”

1. Obiettivo della delimitazione del centro abitato è definire una corretta ed univoca distinzione tra strade “urbane” ed “extraurbane”, soprattutto ai fini della sicurezza nella circolazione. Le prime si individuano all’interno della delimitazione di “centro abitato”, le seconde, all’esterno.

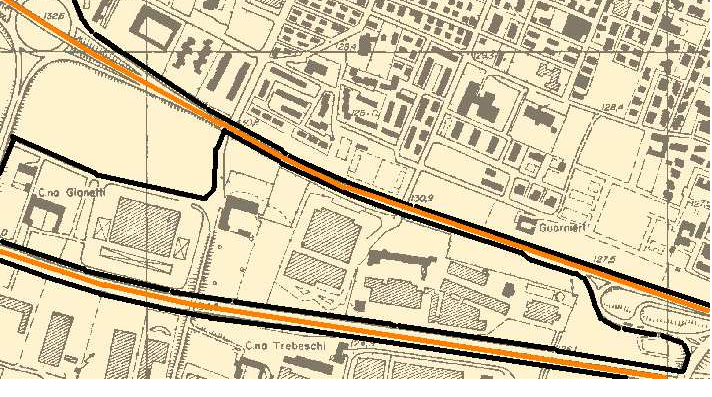
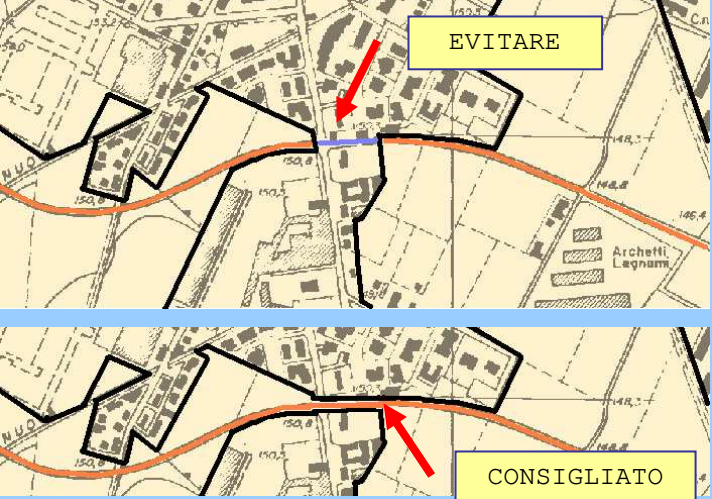
2. Questa distinzione, come riporta il comma 3 all’art. 5 del Regolamento del codice (D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495), risulta molto importante, perché è *“finalizzata ad individuare l’ambito territoriale in cui, per le interrelazioni esistenti tra le strade e l’ambiente circostante, è necessaria da parte dell’utente della strada una particolare cautela nella guida e sono imposte particolari norme di comportamento”*.

Art. 82 – Condizioni che consentono di mantenere extraurbana un’arteria all’interno del centro abitato

1. Il punto 6 della circolare 29 dicembre 1997 n. 6709/97 stabilisce che i tratti di strada che

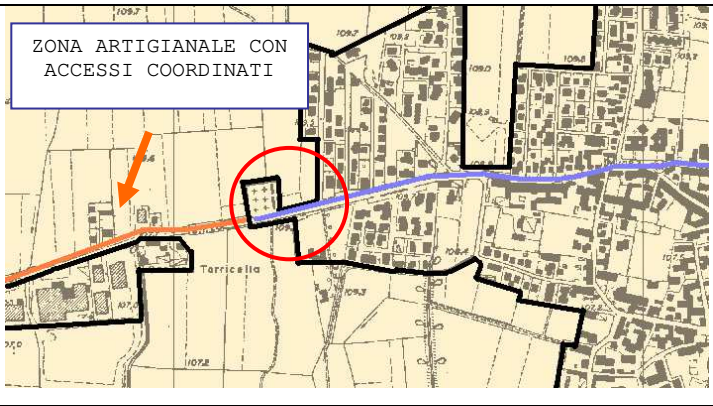
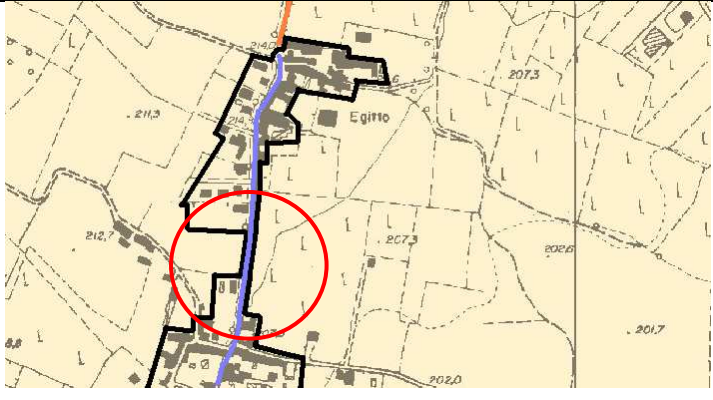
⁸ La circolare del Ministero dei Lavori pubblici 29 dicembre 1997 n. 6709, emanata per risolvere i numerosi contenziosi sorti tra ANAS, regioni, province e amministrazioni comunali riguardo ai trasferimenti delle strade ai sensi dell’art. 2, comma 7, del *Nuovo codice della strada*, cerca di dare l’esatta interpretazione della definizione di “centro abitato” riportata all’art. 3 dello stesso codice.

si trovano all'interno di centri abitati "non costituiscono attraversamenti di centro abitato ai sensi dell'art. 2, comma 7, del Codice della strada e pertanto conservano la classificazione di strada extraurbana", nel caso che siano parte di una direttrice stradale, con inizio e proseguimento all'esterno degli stessi centri, e che siano privi di intersezioni a raso e di accessi privati e dotati di attraversamenti pedonali protetti o, in mancanza di tali elementi, siano vietati alla circolazione dei pedoni.

Problematica	Esempio
<p>Delimitazione del centro abitato che prevede l'esclusione dal centro abitato delle strade prive di intersezioni a raso e di accessi privati, strade che pertanto restano extraurbane.</p>	
<p>Evitare l'introduzione di brevi tratte urbane lungo itinerari extraurbani, in quanto le tratte troppo brevi non sono percepibili dal conducente, che pertanto non adegua il proprio comportamento.</p>	

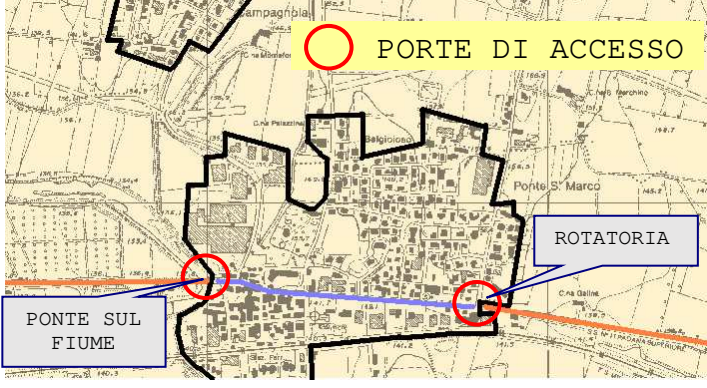

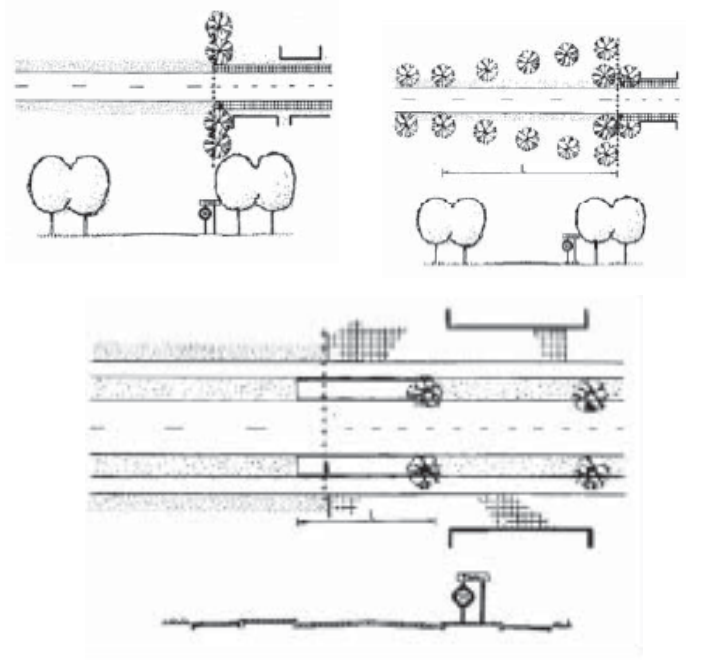
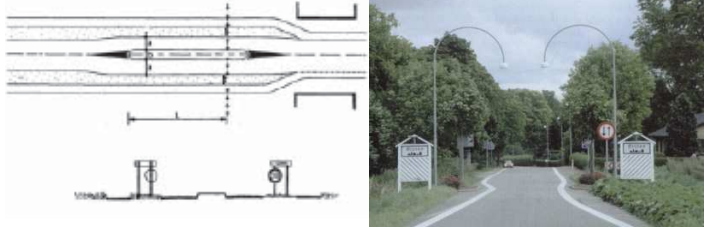
Art. 83 – Tratti di strada tra due centri abitati

1. Lo stesso regolamento del codice pone in evidenza il caso di un breve tratto di strada extraurbana tra due centri abitati, suggerendo di inglobare il tratto di strada nella delimitazione del centro abitato, così da unire i due centri. Questa soluzione consentirebbe comportamenti omogenei da parte degli utenti della strada (art. 5 comma 4).

Problematica	Esempio
<p>Delimitazione del centro abitato con esclusione della strada contigua al centro abitato (nella parte sinistra dell'immagine) ed inclusione della tratta stradale che congiunge il centro abitato con il cimitero (a protezione delle utenze pedonali).</p>	
<p>Inclusione di un breve tratto di strada tra due centri abitati all'interno della delimitazione, al fine di eliminare effetti di discontinuità (velocità veicolari, livello di attenzione) ed uniformare il comportamento dell'utente lungo il percorso.</p>	

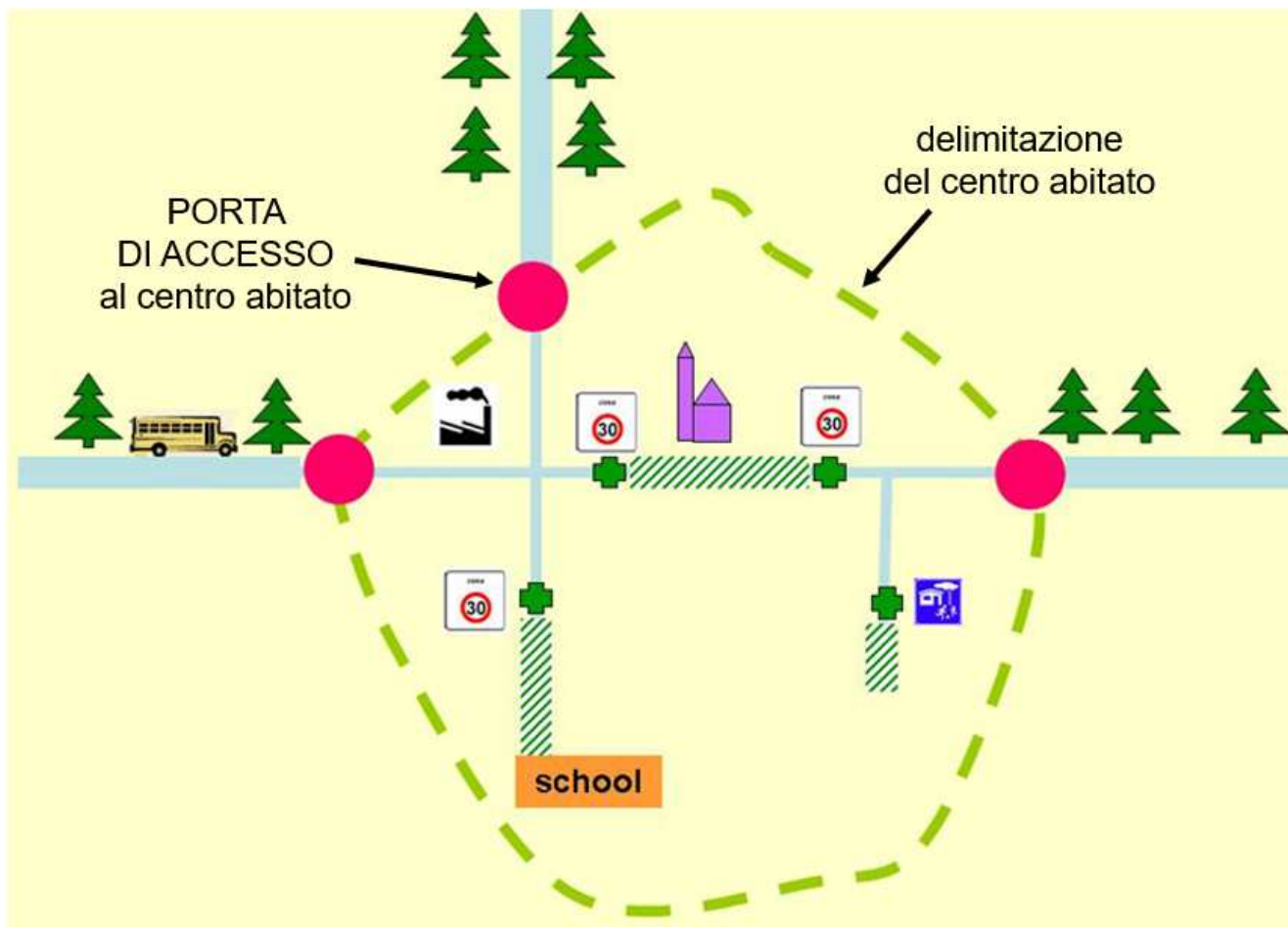
Art. 84 - Ulteriori indicazioni metodologiche suggerite

1. È necessario verificare che il carattere “urbano” o “extraurbano” della strada sia chiaramente percepibile dall'utenza e che il comportamento degli utenti sia effettivamente coerente con le esigenze legate al carattere urbano o extraurbano della strada, ovvero con le funzioni che la strada svolge nel territorio.
2. All'interno del centro abitato la viabilità è costituita da “strade urbane”; ciò comporta la presenza o previsione di tutti gli elementi infrastrutturali e di arredo funzionale atti a garantire tale funzionalità, in particolare per la circolazione pedonale (marciapiedi) e l'attraversamento pedonale in sicurezza.
3. Ai fini della sicurezza stradale è buona norma evidenziare all'utente l'inizio del centro abitato realizzando “porte di accesso”, con ricorso ad elementi infrastrutturali di moderazione della velocità opportunamente presegnalati (ad esempio, mediante rallentatori sonori e/o ottici), in grado di condizionare il comportamento degli utenti in ingresso al centro abitato.

Problematica	Esempio
<p>Delimitazione del centro abitato effettuata tenendo conto della presenza di porte di accesso “natural” o appositamente realizzate per sottolineare all’utente l’inizio del centro abitato e la necessità di modificare il proprio stile di guida.</p>	
<p>Non esistono in Italia normative di riferimento per la progettazione delle “porte di accesso”. È pertanto necessario consultare le normative straniere. L’immagine a fianco rappresenta un esempio di “porta di accesso” applicabile lungo strade di tipo C ed F.</p>	
<p>Esempi di “porte di accesso” applicabili lungo strade di tipo C tratti da manualistica dei Paesi Bassi (CROW).</p>	
<p>Esempi di “porte di accesso” applicabili lungo strade di tipo F tratti da manualistica dei Paesi Bassi (CROW).</p>	

4. É raccomandata, laddove il contesto lo consente, l'individuazione da parte dei Comuni, dietro nulla osta della Provincia di Brescia, delle "Zona 30" in corrispondenza dei nuclei più antichi o centrali dell'area urbana, ove sulla strada si affacciano esercizi commerciali e servizi con utenza caratterizzati da un'accessibilità prevalentemente pedonale (ad esempio, scuole, chiese, municipio, ecc.). L'inizio delle "Zona 30" deve essere anch'esso evidenziato attraverso "porte di accesso", possibilmente con ricorso ad elementi infrastrutturali di moderazione della velocità. Riguardo agli appositi segnali stradali di "Zona 30" previsti dal codice della strada ad inizio e fine della tratta, la Provincia di Brescia si rende disponibile a contribuire nella fornitura e posa in opera della suddetta segnaletica, con l'obiettivo di promuovere la realizzazione delle "Zona 30" lungo la viabilità provinciale, quale misura di sicurezza stradale a tutela delle utenze della strada più vulnerabili.

<p>Figure Il 323 (a e b) rispettivamente di inizio e fine "Zona 30" riportate nel DPR 495/1992.</p>	
<p>Esempio di segmentazione della tratta urbana di strada provinciale in attraversamento al centro abitato con individuazione dell'inizio/fine del centro abitato (stelline) e della "Zona 30", individuata nel contesto più denso di attività ovvero per dare continuità in sicurezza a percorsi pedonali/ciclabili ove per motivi geometrici non sono eliminabili condizioni di promiscuità con il traffico motorizzato.</p>	



Art. 85 – Segnali di località

1. I segnali di inizio e fine centro abitato (fondo bianco, scritta nera) sono da collocarsi esattamente sul punto di delimitazione del centro abitato lungo ciascuna strada di accesso al centro stesso e in corrispondenza della medesima sezione stradale, salvo problemi di visibilità della segnaletica (art. 5-5).

2. L'apposizione e la manutenzione dei segnali di località è a carico dei Comuni, anche se i segnali risultano collocati lungo strade non comunali (art. 37-1b).

Art. 85 bis – Accordi di collaborazione per la manutenzione delle tratte interne ai centri abitati

1. Nei centri abitati con più di 10.000 abitanti, contestualmente alla presa in carico della strada da parte del Comune, su richiesta del Comune stesso possono essere stipulati accordi di collaborazione ai sensi dell'articolo 15 della legge 241/1990, atti a regolamentare

i reciproci impegni di carattere manutentivo e, eventualmente, finanziario qualora siano soddisfatte contemporaneamente le seguenti condizioni:

- non siano presenti tracciati stradali ordinari alternativi, in grado di assorbire le quote dei movimenti di transito ovvero di carattere sovra-comunale;
- i flussi di traffico transitanti sull'arteria siano particolarmente consistenti, superando i 20.000 veicoli/giorno;
- l'arteria mantenga con continuità le medesime caratteristiche funzionali di cui al decreto ministeriale del 5/11/2001, oltre che un'unica classe funzionale, con una estensione significativa di territorio a scala provinciale di almeno 10 km;
- tutti i Comuni interessati prendono in carico l'intera tratta stradale.

2. Per richiedere la stipula dell'accordo di collaborazione i Comuni interessati comunicano alla Provincia il loro intento di prendere in carico la strada, indicando contestualmente una proposta di ripartizione fra Provincia e Comune dei servizi di manutenzione della strada stessa, oltre che l'eventuale esigenza di modificare la classe funzionale della strada.

3. La Provincia e il Comune valutano complessivamente in contraddittorio le richieste di cui al comma precedente in funzione delle attività di manutenzione della strada che, sulla base dell'accordo, saranno affidate alla medesima e al Comune.

4. (Abrogato)

TITOLO 9

SEGNALETICA STRADALE SOGGETTA AD AUTORIZZAZIONE/NULLA OSTA

Art. 86 Segnali turistici e di territorio

Art. 87 Segnali indicanti servizi utili

Art. 86 - Segnali turistici e di territorio.

1. I segnali turistici e di territorio (fig. II.296 del D.P.R. 495/1992) dovranno essere conformi a quanto prescritto dall'articolo 134 del D.P.R. n. 495/1992.

2. La fabbricazione dei predetti segnali è consentita alle imprese autorizzate ai sensi dell'art. 45, comma 8, del *Nuovo codice della Strada* nel rispetto delle caratteristiche indicate dagli articoli 78, comma 2, lettera f) e comma 3, lettera c), 82, 125 e 128 del D.P.R. n. 495/1992.

3. I soggetti diversi dall'ente proprietario della strada che richiedano di installare i suddetti segnali turistici e di territorio dovranno ottenere preventiva autorizzazione da parte di quest'ultimo e dovranno utilizzare manufatti conformi alle prescrizioni tecniche di cui al precedente comma. La domanda di autorizzazione è da redigere su carta legale, corredata della documentazione che attesti il pagamento delle spese d'istruttoria. L'onere per la fornitura, per l'installazione e la manutenzione dei segnali turistici e di territorio è a carico del soggetto interessato all'installazione; in caso di degrado dei segnali dovuto a insufficiente manutenzione, gli stessi verranno rimossi a cura della Provincia, previa diffida.

4. Per quanto riguarda i segnali industriali, artigianali, commerciali di cui all'art. 134, comma 1, lettera b) del D.P.R. 16.12.1992, n. 495, da installarsi fuori dai centri abitati, si dovrà far uso unicamente di segnali indicanti collettivamente la zona; le singole attività e gli insediamenti particolari saranno indicati esclusivamente all'interno della "zona industriale" o "zona artigianale" o "zona commerciale" a valle degli itinerari principali di avvio a tali zone. Tali segnali potranno essere inseriti sugli impianti esistenti di preavviso di intersezione o nei segnali di preselezione, nel rispetto del numero massimo consentito dalle norme.

5. I contenuti alfanumerici ed iconografici dei predetti segnali industriali, artigianali, commerciali dovranno limitarsi all'indicazione generica di "zona industriale", "zona artigianale" e "zona commerciale" con relativo simbolo iconografico da codice della strada ed eventuale integrazione della denominazione di località/zona, laddove esistente.

6. Fuori dai centri abitati, per la particolare ubicazione dell'attività economica isolata (di natura industriale, artigianale, commerciale, ecc.), gli interessati potranno essere ammessi all'impiego dello specifico segnale stradale di indicazione di "attività singola", nelle situazioni in cui non esistono altre forme di indicazione della località in cui ha sede l'attività isolata,

previa puntuale verifica circa la concreta utilità per la generalità degli utenti della strada. Tale segnale di indicazioni potrà comunque essere autorizzato solamente se l'attività in questione sia destinazione ed origine di un consistente traffico veicolare che, per evidente difficoltà di localizzazione (mancanza di segnalazioni stradali alternative), provochi notevoli ed evidenti intralci alla circolazione e conseguente pericolo agli utenti della strada.

6bis. Lungo le strade extraurbane locali, al fine di non sfavorire le attività economiche (di natura industriale, artigianale, commerciale, ecc.) situate fuori dai centri abitati in posizione isolata dove, per la loro particolare ubicazione non esiste la possibilità di fornire attraverso la segnaletica altre forme di indicazione della località in cui ha sede l'attività economica isolata, gli interessati potranno essere ammessi all'impiego dello specifico segnale stradale di indicazione di "attività singola", anche se l'attività in questione non risulta destinazione ed origine di un consistente traffico veicolare. Tali segnali, previa puntuale verifica atta ad escludere la possibilità di installare segnaletica di indicazione a località o punti di pubblico interesse presenti sul territorio, potranno, essere autorizzati dalla Provincia in corrispondenza dell'ultima intersezione utile per raggiungere la singola ditta, solo nel caso siano rispettate contemporaneamente tutte le seguenti condizioni:

- la strada provinciale è classificata di tipo F "extraurbana locale", avendo una funzione prevalentemente di accesso;
- laddove nell'intersezione sia già presente della segnaletica di indicazione (a località, siti di pubblico interesse, ecc.) o ne sia prevedibile la futura posa, non è ammessa l'installazione della segnaletica di indicazione ad attività economiche singole;
- in corrispondenza dell'intersezione è ammesso un solo impianto segnaletico per senso di marcia, impianto che di conseguenza risulterà dedicato in via esclusiva alla segnaletica di indirizzo alle attività economiche isolate e che monterà al massimo sei segnali ciascuno;
- per ciascuna ditta sono ammessi solo due segnali (uno per senso di marcia);
- la segnaletica di indirizzo ad attività economiche isolate deve essere installata nella posizione indicata dagli uffici provinciali;

L'autorizzazione è di durata triennale ed è soggetta al pagamento del canone pubblicitario. Il segnale riporta la dicitura dell'attività secondo le regole di composizione grafica ed alfanumerica del codice della strada. Sono ammessi logotipi propri solo se di notorietà internazionale.

7. La valutazione dell'effettiva utilità del segnale di cui ai commi precedenti rispetto alle esigenze degli utenti della strada compete unicamente all'ente gestore della strada.

8. Il segnale turistico e di territorio, posto in posizione autonoma e singola, non potrà interferire con l'avvistamento e la visibilità dei segnali di pericolo, di prescrizione e di indicazione, per cui dovranno essere rispettate le distanze di cui al D.P.R. 16.12.1992, n. 495. Se impiegato dovrà essere installato unicamente sulle strade che conducono direttamente al luogo segnalato a non oltre km 10 (dieci chilometri) di distanza dal luogo stesso. La Provincia, al fine di assicurare il loro ordinato collocamento, potrà imporre l'utilizzo di sostegni già in opera a servizio di segnali esistenti, fermo restando il numero massimo di segnali. Nessuna indicazione di attività singola potrà essere inserita sui preavvisi di intersezione, sui segnali di preselezione, sui segnali di indicazione, su quelli di conferma.

9. Fermo restando l'applicabilità del precedente comma 6, al fine di rendere più agevole la percezione del segnale di indicazione di attività singola ed autonoma, oltre alla denominazione, realizzata nel rispetto dell'articolo n. 125 del D.P.R. 495/92, potrà essere riportato solo il logotipo, il marchio o l'apposito simbolo della ditta. In questo caso il segnale è soggetto al canone sulla pubblicità a carico del soggetto interessato/gestore del servizio. L'eventuale inserimento o l'abbinamento di qualsiasi altro messaggio o scritta nel segnale comporterà la classificazione del medesimo come "mezzo pubblicitario", ai sensi dello articolo n. 23 del *Nuovo codice della strada*, quindi per la installazione dovranno essere rispettate le specifiche norme indicate al Titolo II, Capo I, Paragrafo 3 del D.P.R. 495/92.

10. I segnali di indicazione turistica e territoriale ai sensi dell'art. 134, comma 1, lettera a) del DPR n. 495/1992 hanno la finalità di fornire agli utenti della strada l'indicazione per l'individuazione di itinerari turistici e di territorio, esclusa ogni finalità pubblicitaria.

11. I segnali stradali introdotti dalla l.r. n. 3 del 1992 non possono essere posizionati lungo la viabilità provinciale. Nel caso di posizionamento lungo la viabilità comunale o vicinale e in vista dalla strada provinciale, sono soggetti al nulla osta provinciale. Sono collocabili nel numero massimo di due (uno per senso di marcia) in corrispondenza dell'ultima intersezione utile per raggiungere la singola struttura. Essi sono assoggettati all'iter autorizzatorio proprio dei cartelli pubblicitari.

12. I segnali di indicazione turistica e territoriale ai sensi dell'art. 134, comma 1, lettera c) del DPR n. 495/1992 di indicazione alberghiera devono essere previsti predisponendo l'intero sistema segnaletico composito di cui ai commi 9, 10 e 11 (preavviso punto informazione, tabella contenente l'elenco generale delle strutture, segnali specializzati di indirizzo posti in sequenza) con possibile utilizzo di tale complesso segnaletico limitato alle sole strade in area urbana ad elevata vocazione turistica.

Art. 87 - Segnali con l'indicazione di servizi utili.

1. I segnali che forniscono indicazioni di servizi utili all'utente della strada sono installati e mantenuti in efficienza dall'ente proprietario della strada, secondo quanto prescritto dall'articolo 136 del D.P.R. n. 495/1992, ad eccezione del segnale di cui alla figura II358 del DPR n. 495/1992, che è a carico della società che gestisce il servizio di trasporto pubblico locale, e dei segnali di cui alle figure II356 e II357 del DPR n. 495/1992, che possono essere installati dalle ditte interessate, a seguito di preventiva autorizzazione da parte della Provincia.

2. La fabbricazione dei predetti segnali è consentita alle imprese autorizzate ai sensi dell'art. 45, comma 8, del *Nuovo codice della Strada* nel rispetto delle caratteristiche indicate dagli articoli 78, comma 2, lettera f) e comma 3, lettera c), 82, 125 e 128 del D.P.R. n. 495/1992.

3. I segnali di cui alle figure II356 e II357 del D.P.R. n. 495/1992 devono essere conformi alle prescrizioni tecniche di cui al precedente comma. La domanda di autorizzazione è da redigere su carta legale, corredata della documentazione che attesti il pagamento delle spese d'istruttoria. L'onere per la fornitura, per l'installazione e la manutenzione dei segnali è a carico del soggetto interessato all'installazione; in caso di degrado dei segnali dovuto a insufficiente manutenzione, gli stessi verranno rimossi a cura della Provincia, previa diffida. L'autorizzazione avrà validità per 6 anni e non potrà essere rinnovata tacitamente. In caso di decadenza del provvedimento autorizzativo, i segnali verranno rimossi a cura della Provincia, previa diffida.

4. I segnali con l'indicazione di servizi utili per gli utenti della strada, a norma dell'articolo 136 del D.P.R. n. 495/1992, potranno essere installati solo in prossimità del servizio segnalato.

Ove occorre, a giudizio dell'ente gestore, il segnale riporta la denominazione del servizio, il numero telefonico quando si tratta di un segnale di "assistenza meccanica" e il logotipo del fornitore del servizio segnalato nel caso dei segnali di "rifornimento".

5. La valutazione dell'effettiva utilità del segnale ovvero della significatività del servizio rispetto alle esigenze degli utenti della strada compete unicamente all'ente gestore della strada. In particolare, i segnali di cui alle figure II 355, 361, 363, 365, 366 e 367 del D.P.R. n. 495/1992 saranno valutati come significativi dall'ente gestore solo se riferiti a servizi in posizione particolarmente distante dal contesto urbanizzato o ad altri servizi della medesima tipologia.

6. La posa di tali segnali sarà comunque effettuata a discrezione dell'ente gestore, ove ne rilevi la significatività del servizio rispetto alle esigenze degli utenti della strada.

7. Nei casi in cui il segnale di indicazione di servizio utile di cui alle figure II356 e II357 del DPR n. 495/1992 riporti anche la denominazione del servizio, esso è soggetto al canone sulla pubblicità a carico del soggetto interessato/gestore del servizio.

8. I segnali che forniscono indicazioni di servizi utili all'utente della strada che risultano già installati sulla rete stradale provinciale sono oggetto di progressivo riordino sulla base delle norme di cui al presente articolo ovvero ulteriori criteri da stabilirsi con provvedimento dirigenziale, anche mediante revoca delle autorizzazioni precedentemente rilasciate e rimozione dei segnali stessi, previa comunicazione alla ditta interessata.

TITOLO 10

ARREDO DELLE ISOLE CENTRALI DELLE INTERSEZIONI CON CIRCOLAZIONE ROTATORIA

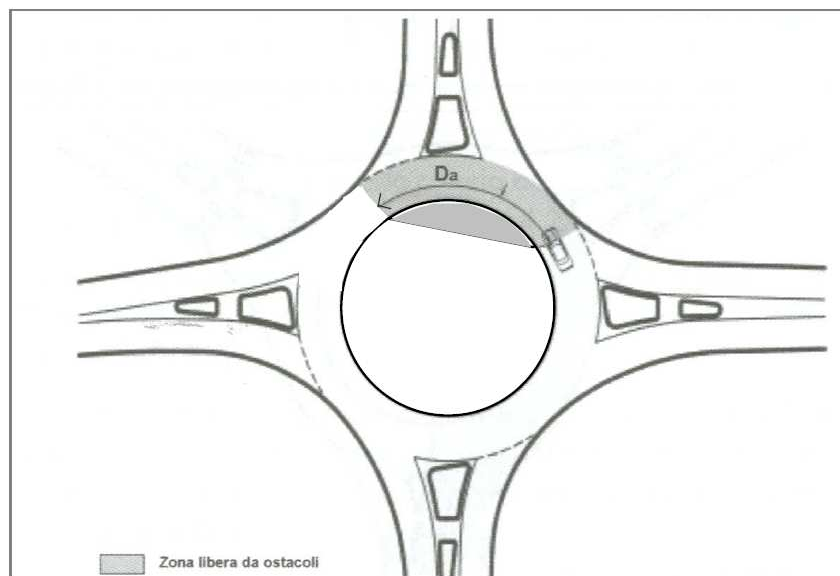
Art. 88 Criteri per la formazione e l'arredo delle isole centrali delle circolazioni rotatorie da prescrivere in fase di autorizzazione/nulla osta

Art. 88 Criteri per la formazione e l'arredo delle isole centrali delle circolazioni rotatorie da prescrivere in fase di autorizzazione/nulla osta

1. Ai fini della verifica delle distanze di visibilità, le manovre di attraversamento di una intersezione con circolazione rotatoria richiedono, tra i requisiti fondamentali, l'esistenza di opportuni spazi liberi da ostacoli, da dimensionarsi con riferimento alla normativa approvata con DM 5/11/2001, DM 19/4/2066 e d.g.r. 27/9/2006 n. 8/3219. Si sintetizza di seguito come procedere operativamente per garantire il rispetto dei criteri di visibilità in applicazione a tali normative:

- gli elementi di arredo funzionale dovranno interessare solo l'isola centrale della circolazione rotatoria (pertanto non le isole divisionali o le aree in fregio ai rami in approccio all'anello o esterne alla carreggiata anulare);
- non dovranno essere posti elementi tali da mascherare la visibilità a meno di 2 metri dal bordo dell'isola centrale o, in assenza di corona sormontabile, a meno di 2,50 m dalla linea di demarcazione dell'isola centrale;
- dovrà essere sempre garantita la visibilità per l'arresto ai veicoli in circolo nell'anello, da definirsi secondo il criterio grafico schematizzato in figura, avendo assunto come distanza di visibilità per l'arresto $D_a = 45$ m. La costruzione grafica indicata in figura permette di delimitare l'area all'interno dell'isola centrale ove è possibile collocare ostacoli visivi. Essa dipende dal raggio della rotatoria.

2. Cordoli con bordi alti e/o non sormontabili ed elementi di protezione con ingombri considerevoli sono da evitare perché oltre a limitare la visibilità incrementano la gravità di eventuali incidenti (specialmente dei veicoli a due ruote).



3. All'interno dell'isola centrale può essere formato un rialzo con pendenza massima del 15%. Tale rialzo è funzionale anche alla sicurezza dell'intersezione, in quanto ne migliora la percepibilità e maschera al conducente la visibilità sui rami in ingresso non contigui, favorendo una riduzione delle velocità veicolari.

4. All'interno dell'isola centrale non sono consentiti elementi di arredo funzionale che, per caratteristiche di resistenza o conformazione, possano creare pericolo per la circolazione (includere le essenze vegetali di struttura rigida), anche tenendo conto della possibilità di svio del veicolo.

TITOLO 11

CONDIZIONI DI SICUREZZA DA GARANTIRE ALLE FERMATE DEGLI AUTOBUS DI NUOVA PROGETTAZIONE O IN ADEGUAMENTO

Art. 89 Campo di applicazione e definizioni

Art. 90 Tutela dei pedoni

Art. 91 Fermate lungo le strade di tipo B

Art. 92 Fermate lungo le strade di tipo C

Art. 93 Fermate lungo le strade di tipo F

Art. 94 Fermate in corrispondenza di intersezioni con circolazione rotatoria

Art. 95 Criteri oggetto di valutazione in sede autorizzativa

Art. 89 - Campo di applicazione e definizioni

1. Il presente titolo si applica alle nuove fermate degli autobus oggetto di progettazione, escluse le fermate provvisorie/temporanee. In caso di riqualificazione delle fermate degli autobus lungo il tracciato delle strade provinciali le seguenti indicazioni costituiscono riferimento orientativo a cui tendere, compatibilmente con lo stato dei luoghi.

2. Per “golfo” di fermata si intende la parte della strada destinata alla fermata degli autobus di linea localizzata esternamente alla carreggiata e in adiacenza ad un’area riservata ai pedoni. Il golfo è dotato di raccordi di ingresso ed uscita.

3. Per “piazzola” di fermata, ovvero “area” di fermata o “zona” di fermata, si intende la parte della carreggiata destinata alla fermata degli autobus di linea posta in adiacenza ad un’area riservata ai pedoni. La piazzola è preceduta e seguita da apposito spazio di manovra.

Art. 90 - Tutela dei pedoni

1. In corrispondenza delle fermate è necessario garantire le migliori condizioni di sicurezza alle aree di attesa pedonale, agli attraversamenti e ai percorsi pedonali di accesso alle fermate, adeguatamente protetti e connessi alla restante rete pedonale.

2. Di norma gli attraversamenti pedonali sono da collocarsi in coda alle fermate, fatta eccezione per le fermate in prossimità delle circolazioni rotatorie, dove gli attraversamenti sono individuati in corrispondenza delle isole separatrici, con funzione di isola salvagente.

Art. 91 - Fermate lungo le strade di tipo B

1. Le fermate degli autobus devono prevedersi in spazi separati dalla piattaforma principale, dotati di corsie di decelerazione ed accelerazione.

2. L’accessibilità pedonale alle fermate deve essere garantita mediante percorsi pedonali separati dalla piattaforma principale, collegati con la restante rete locale. L’attraversamento stradale non è ammesso a raso.

Art. 92 - Fermate lungo le strade di tipo C

1. Sono ammesse fermate solo in golfo di fermata.

2. Gli attraversamenti pedonali devono essere evidenziati mediante la seguente segnaletica:

- segnale di pericolo “attraversamento pedonale” (fig. Il 13 del Regolamento) con luci gialle lampeggianti posto ad una distanza di 150 m dall’attraversamento pedonale o comunque una distanza da stabilirsi in base alla distanza di arresto, da calcolarsi in base alle velocità operative dei veicoli;
- segnale di “attraversamento pedonale” (fig. Il 303 del Regolamento) posto in corrispondenza dell’attraversamento, con luci gialle lampeggianti, possibilmente installato su un pastorale attrezzato per l’illuminazione dell’attraversamento;
- segnaletica orizzontale di rallentamento ad effetto ottico, acustico o vibratorio, costituita da bande trasversali ovvero ottenibili con opportuni mezzi di segnalamento orizzontale o trattamento della superficie della pavimentazione stradale;
- una striscia di separazione dei sensi di marcia continua in prossimità dell’attraversamento pedonale.

3. In corrispondenza delle intersezioni stradali (ad eccezione delle circolazioni rotatorie) è opportuno che le fermate nei due sensi di marcia non siano separate dall’area di intersezione stessa.

Art. 93 - Fermate lungo le strade di tipo F

1 – Compatibilmente con le caratteristiche di traffico, possono prevedersi fermate sia in golfo che in piazzola. La fermata in golfo è da privilegiarsi allorquando è elevato il numero degli utenti in salita/discesa dall’autobus, comportando soste dell’autobus di durata rilevante.

2 – La segnaletica orizzontale e verticale da adottare per evidenziare la presenza dell’attraversamento pedonale è analoga a quella indicata al precedente articolo.

3 – In corrispondenza delle intersezioni stradali (ad eccezione delle circolazioni rotatorie) è opportuno che le fermate nei due sensi di marcia non siano separate dall’area di intersezione stessa.

Art. 94 - Fermate in corrispondenza di intersezioni con circolazione rotatoria

1. In ambito extraurbano le fermate nei due sensi di marcia possono essere realizzate in apposito golfo di fermata, in prossimità dell'attraversamento stradale, previsto in corrispondenza dell'isola separatrice.

2. In ambito urbano, se il volume di traffico non è particolarmente elevato, la fermata potrà essere realizzata in carreggiata nella corsia in ingresso alla rotatoria, in corrispondenza dell'isola separatrice (opportunamente prolungata), al fine di evitare il sorpasso dell'autobus da parte dei veicoli in coda.

3. È consentito sia in ambito urbano che extraurbano realizzare golfi di fermata lungo le corsie di ingresso alla rotatoria con accesso diretto all'anello giratorio, purché il golfo di fermata sia realizzato ad una quota differente del piano stradale, raccordato ad esso con cordoli sormontabili e pavimentato con materiali differenti rispetto a quelli della piattaforma stradale, al fine di disincentivarne l'uso improprio da parte dei veicoli privati.

Art. 95 - Criteri oggetto di valutazione

1. I criteri di progettazione delle fermate degli autobus sono indicati nelle *Direttive tecniche per la progettazione e l'adeguamento delle fermate degli autobus* allegate al Piano del traffico della viabilità extraurbana (PTVE).

2. Qualora siano previsti interventi di riqualificazione o sviluppo della rete viaria provinciale, i tecnici che collaborano alla progettazione delle opere stradali sono tenuti a contattare l'ufficio competente in materia di trasporti pubblici fin dalle fasi di progettazione preliminare dell'intervento, una volta rilevata sui luoghi la presenza o la prossimità di una fermata del servizio di trasporto collettivo di linea con il fine di:

- integrare ed ottimizzare nel progetto la previsione della fermata dell'autobus e dei relativi percorsi pedonali di accesso;
- concordare con il Servizio Trasporti pubblici le caratteristiche tecnico-funzionali e di sicurezza della fermata, sulla base degli schemi geometrici di cui al comma 1 del presente articolo.

TITOLO 12

INTERSEZIONI

Art. 96 Interventi di riorganizzazione delle intersezioni dalla tipologia ad “incrocio” a “circolazione rotatoria”.

Art. 97 Interventi di adeguamento delle intersezioni a raso esistenti nella tipologia ad “incrocio”.

Art. 98 Gestione della direttrice principale In corrispondenza di intersezioni esistenti.

Art. 99 Aggiornamento del sistema informativo del catasto stradale

Art. 96 - Interventi di riorganizzazione delle intersezioni dalla tipologia ad “incrocio” a “circolazione rotatoria”.

1. Per la progettazione degli interventi di riorganizzazione delle intersezioni dalla tipologia ad “incrocio” a “circolazione rotatoria”, si fa riferimento al decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 19 aprile 2006 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali”, con valore di norma cogente solo nel caso delle nuove intersezioni.

Art. 97 - Interventi di adeguamento delle intersezioni a raso esistenti nella tipologia ad “incrocio”.

1. Per la progettazione degli interventi di adeguamento delle intersezioni a raso esistenti nella tipologia ad “incrocio” le norme di cui all'Allegato 2 della Deliberazione di giunta regionale del 27 settembre 2016 n. 8/3219 e il decreto ministeriale del 19 aprile 2006 costituiscono riferimento a cui la progettazione deve tendere. In caso di inottemperanza delle indicazioni delle succitate norme, è necessaria una relazione del progettista che espliciti i fattori migliorativi della sicurezza stradale previsti dal progetto rispetto alle condizioni di sicurezza allo stato di fatto.

Art. 98 - Gestione della direttrice principale In corrispondenza di intersezioni esistenti.

1. In corrispondenza di intersezioni esistenti geometricamente non conformi alla vigente normativa, la gestione della direttrice principale (con diritto di precedenza) è valutata in modo da non penalizzare le condizioni di fluidità dell'arteria avente diritto di precedenza e, più in generale, il livello di servizio delle strade. Ciò dando continuità ai limiti di velocità stabiliti esternamente alle aree di intersezione, assecondando un principio di uniformità dei comportamenti di guida lungo la direttrice provinciale, a meno della presenza di fenomeni di incidentalità localizzata che risultino correlabili a fattori di carattere infrastrutturale.

Art. 99 - Aggiornamento del sistema informativo del catasto stradale

1. Tutti gli uffici del Settore competente alla progettazione, manutenzione e gestione delle strade provinciali sono tenuti a trasferire all'ufficio Catasto strade i dati utili all'aggiornamento del sistema informativo del catasto stradale provinciale, tra cui i dati relativi ai nuovi interventi sulla viabilità, quali, ad esempio, la realizzazione di circolazioni rotatorie o di nuovi raccordi viari, secondo la scheda progetto predisposta dall'ufficio catasto strade.

TITOLO 13

IMPIANTI TECNOLOGICI FINALIZZATI AL CONTROLLO DEL TRAFFICO VEICOLARE

Art. 100 Manutenzione delle postazioni fisse di monitoraggio del traffico provinciali a fini non sanzionatori

Art. 101 Installazione di postazioni di rilevazione del traffico a fini non sanzionatori da parte di ditte o Enti

Art. 102 Installazione di postazioni fisse di rilevazione della velocità a fini sanzionatori da parte dei Comuni.

Art. 100 - Manutenzione delle postazioni fisse di monitoraggio del traffico provinciali a fini non sanzionatori

1. Le postazioni di monitoraggio del traffico costituiscono parte integrante degli impianti stradali. Per la manutenzione delle postazioni (costituite dalle spire e dal pozzetto/armadio) si provvede:
 - a) alla sorveglianza dei siti;
 - b) alla regolare pulizia dei relativi pozzetti o armadi stradali;
 - c) ad assicurare l'integrità dell'impianto durante i lavori stradali, incluse falciature, scavi per sottoservizi, scarifiche dei bitumi;
 - d) a verificare l'integrità e funzionalità dei singoli impianti a fine lavori prima della sottoscrizione del collaudo, sia ai fini dello svincolo della cauzione che nell'ambito delle convenzioni con gli Enti;
 - e) ad informare tempestivamente l'Ufficio Catasto strade in caso di danni all'impianto;
 - f) a coordinare il lavoro delle ditte che hanno causato danni all'impianto, per assicurarne il ripristino a cura e spese delle ditte stesse;
 - g) ad evitare in corrispondenza dei medesimi il rilascio di ogni tipo di autorizzazione/concessione senza il preventivo assenso dell'Ufficio Catasto strade.
 - h) a coordinare il lavoro delle ditte che hanno causato danni all'impianto, per assicurarne il ripristino a cura e spese delle ditte stesse.
3. In caso di opere stradali che prevedano l'eliminazione del sito di monitoraggio traffico è necessario che il quadro economico dei lavori includa le voci di costo relative al ripristino o delocalizzazione della postazione di rilievo del traffico.
4. In caso di realizzazione di nuovi archi di viabilità provinciale di tipo C è necessario valutare di concerto con l'Ufficio Catasto strade l'opportunità di inserire nell'ambito della progettazione la realizzazione di una postazione di monitoraggio del traffico lungo la prevista tratta stradale.

Art. 101 - Installazione di postazioni di rilevazione del traffico a fini non sanzionatori da parte di ditte o Enti

1. Il rilascio dei provvedimenti di autorizzazione/nulla osta a favore di ditte o Enti che intendono effettuare rilevazioni dei flussi di traffico devono essere vincolati alla restituzione dei file dei dati di traffico rilevati in formato digitabile.

Art. 102 - Installazione di postazioni fisse di rilevazione della velocità a fini sanzionatori

1. L'installazione di postazioni fisse di rilevazione della velocità a fini sanzionatori, nei casi e nelle modalità consentite dalla legge, è oggetto della valutazione delle opere edili da parte del Settore delle Strade ai sensi degli articoli 20 e 21 del codice della strada.
2. L'installazione di postazioni fisse di rilevazione della velocità non può essere prevista in prossimità delle postazioni provinciali di monitoraggio del traffico di cui all'art. 100, onde evitare il condizionamento delle velocità veicolari in corrispondenza della sezione di indagine.
3. Il provvedimento del Settore delle Strade, rilasciato subordinatamente al parere favorevole dell'ufficio Catasto strade, riporta la classe funzionale della tratta stradale oggetto dell'istanza, affinché il Comune possa verificare la conformità del servizio di rilevazione che intende effettuare ai sensi della vigente normativa.