

# *Libero Consorzio Comunale di Trapani*

Ex art. 1 L.R. n. 15 del 4/8/2015

*già Provincia Regionale di Trapani*

*5° Settore "Ufficio Tecnico, Viabilità ed Infrastrutture Stradali,  
Gestione dei beni patrimoniali e Protezione Civile"*

---

## **NORME DI ATTUAZIONE**

**Allegato sub B alla Classificazione tecnico funzionale provvisoria  
approvata con Deliberazione del C.S. n. 24 del 31/01/2013**

*Per l'applicazione delle discipline del codice per l'apertura, la regolarizzazione e la conservazione di  
accessi e per le fasce di rispetto a valere quale piano provinciale di riordino per la sicurezza stradale*

*Testo approvato con  
Deliberazione C.S. n. 24 del 31/01/2013  
modificato e integrato con:  
Deliberazione C.S. n. 52 del 05/07/2017 e  
Deliberazione C.S. n. 74 del 13/09/2017*

# *Libero Consorzio Comunale di Trapani*

Ex art. 1 L.R. n. 15 del 4/8/2015  
**già Provincia Regionale di Trapani**

*5° Settore “Ufficio Tecnico, Viabilità ed Infrastrutture Stradali,  
Gestione dei beni patrimoniali e Protezione Civile”*

---

## **NORME DI ATTUAZIONE**

*Per l'applicazione delle discipline del codice per l'apertura, la regolarizzazione e la conservazione di accessi e per le fasce di rispetto a valere quale piano provinciale di riordino per la sicurezza stradale*

### **ART. 1 PREMESSE**

*La regolamentazione e la regolarizzazione della situazione complessiva degli accessi, delle edificazioni, delle fasce di rispetto, degli impianti pubblicitari, etc. costituisce indubbiamente un obiettivo strategico per migliorare le condizioni di sicurezza e fluidità della circolazione.*

*Un passo necessario per realizzare il suddetto obiettivo è quello di definire le regole operative in grado di gestire la situazione esistente, da realizzare nella viabilità provinciale sia pure nel vuoto normativo dovuto alla mancata pubblicazione, da parte del Ministero delle Infrastrutture delle norme per la classificazione delle strade esistenti in base alle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali di cui all'articolo 2, comma 2 del codice della strada.*

*La classificazione funzionale della rete stradale provinciale, ancorché temporanea, costituisce, infatti, un indispensabile riferimento per la gestione e la regolarizzazione dello stato di fatto, nonché l'elemento centrale di ogni azione volta a migliorare la sicurezza e la fluidità della circolazione stradale.*

*Dalla classificazione di una strada dipende infatti la possibilità di prevedere accessi privati su di essa, nonché i criteri di distanziamento che occorre rispettare per l'ubicazione di questi elementi.*

*Le presenti disposizioni normative costituiscono la struttura entro cui operare per il raggiungimento dell'obiettivo di regolamentare e applicare le diverse discipline previste dal codice in relazione alla classificazione funzionale, al fine di garantire le condizioni di sicurezza e fluidità della circolazione viaria.*

## **ART. 2 OBIETTIVI DELLE NORME**

*Le presenti norme, basate sull'applicazione delle discipline previste dal Codice della strada e dal relativo regolamento di attuazione, hanno lo scopo di migliorare la sicurezza e la fluidità della circolazione, l'eliminazione, la regolarizzazione di situazioni che attualmente non trovano conforto nella vigente normativa per le carenze descritte, attraverso:*

- a) la classificazione funzionale provvisoria delle strade;*
- b) regole per le distanze reciproche fra accessi e intersezioni;*
- c) prescrizioni a tutela dell'uso delle strade e relative pertinenze.*

## **ART.3 LA CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE**

*La classificazione funzionale ha carattere provvisorio e potrà essere rivisitata e rivista a seguito della pubblicazione dei criteri di classificazione da parte del Ministero competente.*

*La classificazione tecnico-funzionale delle strade provinciali o dei tratti di esse è definita nella tabella riportata nell'Allegato A.*

*La classificazione consente il superamento dell'attuale necessità di applicare indistintamente le norme di salvaguardia per tutte le strade.*

## **ART. 4 ACCESSI IN GENERE**

### **4.1 Definizione e tipologia accessi**

*Si definiscono accessi o diramazioni, allo scopo di garantire la circolazione dei veicoli dall'area pubblica all'area privata e viceversa:*

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

*Possono essere a raso, a livelli sfalsati e accessi misti.*

*Gli accessi a servizio di insediamenti di qualsiasi tipo sono subordinati alla realizzazione di parcheggi nel rispetto delle normative vigenti in materia. In tal caso l'accesso all'area laterale idonea allo stazionamento di uno o più veicoli è più precisamente denominato "passo carrabile".*

*Gli accessi o passi carrabili non sono identificabili nel cancello di ingresso, ma nel varco tra la strada pubblica o area pubblica e il suolo privato; a tal fine l'area direttamente antistante l'accesso e laterale alla strada, che serve per le manovre ed il transito dei veicoli, generalmente su suolo privato o talora su suolo*

pubblico (come ad esempio nel caso di presenza di marciapiede, fosso laterale, etc come meglio specificato avanti), può essere anche quella che:

- risulta opportunamente sistemata, pavimentata, individuata da opere e apprestamenti atti a collegare l'area privata laterale, fisicamente delimitata, delineata e idonea allo stazionamento o alla circolazione dei veicoli all'area pubblica;
- risulta senza opere, ma comunque visibile e usufruibile per il transito o sosta.

Sono accessi anche quelli che consentono l'immissione ad aree destinate all'esposizione, vendita, manutenzione dei veicoli.

Sostanzialmente gli accessi sono di due tipologie:

- A) a raso quando sono a filo o a quota con il manto stradale, senza alcuna opera, intervento, raccordo o modifica delle opere laterali alla strada atte a facilitare l'ingresso alla proprietà privata e senza opera visibile che renda concreta l'occupazione e certa la superficie sottratta ad uso pubblico.

A titolo esemplificativo e senza previsione di esaustività, sono da ricomprendere nella categoria, quelli:

- che si aprono direttamente sul suolo pubblico;
- varchi potenzialmente utilizzabili per il transito che consentono di entrare, circolare e sostare con i veicoli nel suolo privato anche se in terra battuta;
- costituiti da semplice copertura dell'area esterna alle opere laterali della strada con manto bituminoso, cementizio, ghiaioso o altro tipo, ai fini del raccordo alla pubblica via.

In questi casi l'accesso effettua il solo uso dell'area pubblica legato proprio all'utilizzo per il quale viene rilasciata autorizzazione/concessione di cui all'art. 27 del D.Lgs. 285/92, secondo le cui disposizioni il medesimo rilascio del provvedimento autorizzativo è subordinato al pagamento del canone.

- B) individuati da apposito manufatto costituito generalmente da listoni di pietra o altro materiale, a livelli sfalsati con abbassamenti od intervalli lasciati nei marciapiedi o comunque da modifiche intese a facilitare l'accesso dei veicoli alla proprietà privata.

A titolo esemplificativo e senza previsione di esaustività, sono da ricomprendere nella categoria, quelli costituiti:

- dallo smusso del marciapiede e dall'avvallamento dello stesso;
- dal semplice smusso del marciapiede;
- dall'interruzione del marciapiede;
- dall'interruzione di un'aiuola;
- dalla copertura di un fosso laterale con ponticello;
- da un manufatto occupante l'area pubblica (cunetta, banchina) costruito per colmare il dislivello tra area pubblica ed area privata (elencato solo ai fini di individuare le casistiche esistenti ma non regolarizzabile se pregiudica la funzionalità dell'opera);
- dall'interruzione di barriera di sicurezza laterale;
- dall'interruzione di cordolo o spalletta della cunetta, del muro di contenimento o di qualsiasi altra opera laterale di pertinenza della strada.

*In questi casi l'accesso effettua, oltre all'uso, anche l'occupazione di spazio pubblico per la modifica intesa a facilitare e consentire l'accessibilità; in questi casi sussiste sia l'uso che l'occupazione ma il valore del canone non è cumulabile ed è di uguale entità per cui si applica una sola volta.*

*C) misti se in parte a raso e in parte sfalsati.*

*A titolo esemplificativo e senza previsione di esaustività, sono da ricomprendere nella categoria, quelli aggettanti sui marciapiedi, qualora non esista alcuna modifica nello stesso intesa a facilitare l'accesso dei veicoli alla proprietà privata per colmare il dislivello tra area privata ed area pubblica.*

*Anche in questi casi sussiste sia l'uso che l'occupazione ma il valore del canone non è cumulabile ed è di uguale entità per cui si applica una sola volta.*

*Non sono accessi o passi carrabili quelle aree pubbliche che, seppure potenzialmente utilizzabili per il transito dall'area pubblica all'area privata, non conducono ad aree idonee alla circolazione dei veicoli e/o sufficienti allo stazionamento neppure di un solo veicolo (spazi antistanti negozi, uffici, insufficienti per la sosta anche di un solo veicolo e ove è vietata la sosta, aree impraticabili orograficamente e non opportunamente sistemate per consentire l'accessibilità, etc.).*

#### **4.2 Caratteristiche tecniche generali**

*Al fine di conseguire le finalità ed il rispetto delle norme di cui all'art. 45 e 46 del Regolamento del Codice della strada, gli accessi devono avere le seguenti caratteristiche:*

- 1) la larghezza dell'accesso deve essere tale da favorire una rapida immissione del veicolo nella proprietà stessa, e per il veicolo in uscita condizioni di agevole visibilità e rapida manovra di immissione su strada, non arrecando pericolo o intralcio alla circolazione veicolare. Pertanto:*
  - a) la larghezza, misurata in corrispondenza del varco o linea di transito tra la strada pubblica e l'area privata, è da valutare ad opera dell'ente proprietario della strada in relazione al tipo di mezzi che vi transitano, ovvero alla destinazione d'uso dell'area privata e alla geometria della strada in corrispondenza dello stesso accesso; la larghezza deve essere valutata per consentire il transito agevole di un solo veicolo distintamente per un solo senso di marcia; è possibile consentire l'utilizzo e la fruibilità dell'accesso per l'incrocio di autoveicoli in entrata e in uscita (innesto attrezzato) nei casi di accesso a più proprietà o a edifici residenziali, a lottizzazione o a insediamento commerciale, etc.; in via esemplificativa e non esaustiva la larghezza degli accessi in funzione della loro destinazione deve avere una dimensione compresa fra le seguenti misure :*
    - accesso ad uso civile abitazione da m 3,00 a m 6,00;*
    - accesso a uso attività commerciale da m. 5,00 a m. 10,00;*
    - accesso ad uso attività agricola da m. 5,00 a m. 8,00;*

- 2) *tali larghezze devono essere tali da non comportare modifiche alla geometria stradale esistente; le dimensioni sono derogabili nei casi di accessi esistenti, e nel caso di nuovi accessi per obiettive impossibilità costruttive o per gravi limitazioni alla fruibilità della proprietà privata, purchè adeguatamente documentate e sempreché sia garantita la sicurezza stradale; sono altresì derogabili nel caso di innesti attrezzati, accessi a più proprietà, a piani di lottizzazione e/o particolareggiati, in caso di consorzio fra più proprietari, in funzione delle caratteristiche morfologiche e geometriche dei siti interessati, ed in tutti quei casi non espressamente individuati nelle presenti norme in cui sia tecnicamente impossibile rispettare le dimensioni standard, purchè sia garantita la sicurezza stradale ovvero le caratteristiche e le discipline generali per l'accessibilità.*
- 3) *l'eventuale cancello a protezione dell'accesso deve essere arretrato dal filo del confine stradale allo scopo di consentire la fermata o la sosta momentanea del veicolo in ingresso o in uscita dall'accesso al di fuori del flusso veicolare, sia allo scopo di aprire e chiudere il cancello (comunque verso l'interno) sia allo scopo di fermarsi per dare la precedenza ai veicoli in transito, prima di immettersi nella circolazione viaria in caso di uscita dall'accesso; la profondità di tale spazio dipende dalla larghezza e dalla destinazione d'uso dell'accesso in modo tale che il veicolo si posizioni immediatamente fuori della carreggiata in attesa di aprire l'eventuale cancello nel caso di nuovi accessi; nel caso di impossibilità costruttive o per limitazioni della fruibilità della proprietà privata non sia possibile arretrare i cancelli, sia per gli accessi esistenti che per quelli di nuova costruzione sono ammesse deroghe all'arretramento; in tal caso i sistemi di apertura devono essere automatizzati. Tale deroga non può in nessun caso essere applicata per le strade extraurbane di tipo "C".*
- 4) *l'area di raccordo o manovra tra la strada pubblica e il cancello e comunque l'area di accesso anche senza cancello deve essere generalmente trapezoidale/poligonale per consentire la manovra e visibilità; è costituita di norma da un trapezio rettangolo la cui base minore è coincidente con il cancello interno al lotto (o altra opera divisoria o di delimitazione se prevista) e la base maggiore con l'accesso vero e proprio cioè con la linea di immissione tra la strada pubblica e l'area privata; la forma di tale area nel caso di più innesti interni o di particolari condizioni orografiche, etc. può assumere una diversa conformazione. L'eventuale recinzione, oltre ad essere arretrata secondo le distanze fissate dalle norme deve essere provvista di raccordi obliqui in corrispondenza dell'accesso. La zona di arretramento deve essere pavimentata e di norma deve avere pendenza ridotta, ovvero deve risultare pressoché a livello del piano stradale per consentire lo stazionamento nella fase di manovra senza impegnare la carreggiata; eventuali rampe di accesso con pendenza non trascurabile devono avere luogo oltre l'area di manovra e raccordo.*

*Nel caso in cui l'accessibilità per la sistemazione e le caratteristiche dell'area antistante la proprietà, sia possibile anche lateralmente all'area trapezoidale di manovra, che a questo punto risulta di tipo virtuale, per garantire la sicurezza stradale è necessario individuare fisicamente l'accesso, provvedendo ad inibire il transito lateralmente all'area di manovra, con delineatori di margine, etc. la cui lunghezza è da valutare a cura dell'ente proprietario, in misura ed in ragione derivante dalla destinazione d'uso dell'accesso.*

- 5) gli accessi e le diramazioni sono costruiti, pavimentati e mantenuti con materiali tali da evitare apporto di materie di qualsiasi natura e lo scolo delle acque sulla sede stradale, a tal fine l'ente proprietario può imporre la realizzazione di particolari opere di raccolta e smaltimento delle acque; deve essere garantito il deflusso delle acque meteoriche provenienti dalla strada nei fossi esistenti o secondo il naturale declivio del terreno.*
- 6) la copertura dei fossi stradali o la formazione di terrapieni fronte accesso, ha carattere di eccezione e deve essere limitata allo spazio strettamente necessario al transito dei veicoli; deve essere dimensionata in modo da garantire e non alterare la sezione idraulica;*
- 7) gli accessi sono realizzati e mantenuti, sia per la zona insistente sulla strada sia per la parte ricadente sulla proprietà privata, a cura e spese dei titolari dell'autorizzazione/concessione/nullaosta, i quali sono tenuti a rispettare le prescrizioni e le modalità fissate dall'Ente proprietario della strada ed a operare sotto la sorveglianza dello stesso;*

*Nel caso di accessi pedonali si stabilisce quanto segue:*

- a) gli accessi pedonali sono consentiti nei tratti di strada, preferibilmente urbani, dotati di marciapiedi, di opere di urbanizzazione e/o comunque di cunette, banchine e fasce esterne alla carreggiata stradale ove è possibile il transito del pedone, secondo quanto previsto nell'ambito delle norme di comportamento del pedone di cui all'art. 190 del Codice della strada; in virtù di tale disposizione di legge allo stesso pedone è rimessa e declinata, durante gli spostamenti lungo le aree sopra indicate, la responsabilità e l'obbligo dell'osservanza delle regole di comportamento, stante la promiscuità delle categorie di traffico presenti su strada;*
- b) Ai fini dell'autorizzazione all'accesso pedonale occorre verificare che sussistano le condizioni di cui alla lettera a), ovvero che dal confine della proprietà privata rispetto alle opere di cui alla precedente lettera a) vi sia uno spazio adeguato di visibilità, sia in larghezza che in profondità, che garantisca al singolo pedone nella fase di avvicinamento alla strada la possibilità di avvistare e essere avvistato, evitando che tale avvistamento reciproco tra veicoli e pedoni avvenga solo quando il pedone si sia già immesso nell'area pubblica; il pedone insomma*

*deve potersi approssimare con l'adeguata cautela in uscita dall'area privata e avere visibilità, evitando interferenze tra il flusso veicolare e il flusso pedonale nella suddetta fase di avvicinamento e avvistamento.*

- c) *è consentita l'apertura di varchi ad uso pedonale per l'accessibilità a cabine o a strutture tecniche in genere, funzionali agli impianti di erogazione di pubblici servizi posti lungo o in prossimità della strada, per esclusive esigenze di servizio, ispezione, riparazione e funzionamento dell'impianto stesso cui si accede.*

*Sono oneri particolari a carico del titolare del provvedimento di autorizzazione/concessione dell'accesso:*

- a) *lo sgombero e la pulizia dell'area privata a confine con l'accesso, da materiali o cose, fango detriti, erbacce, vegetazione anche spontanea, etc. comunque depositatisi in modo da lasciare inalterata e in sicurezza la fruibilità e la visibilità;*
- b) *l'obbligo di modificare e adeguare a propria cura e spese l'accesso al piano stradale a seguito di lavori, di rifacimento di opere o pavimentazione stradale da parte dell'Ente proprietario o gestore della strada che possano modificare le quote altimetriche, anche se già autorizzati o in fase di rinnovo.*

#### **4.3 Disciplina generale degli accessi**

*Lungo le strade provinciali è consentito aprire accessi, innesti e diramazioni nel rispetto del Nuovo Codice della strada, del relativo Regolamento di esecuzione e del Regolamento per l'uso e occupazione di aree e spazi pubblici, nonché dei provvedimenti adottati dall'Organo Esecutivo per disciplinare determinati tratti stradali, tra cui le norme di attuazione di che trattasi.*

*Sono abusivi gli accessi sprovvisti di autorizzazione indipendentemente dalla data di realizzazione ed anche se, eventualmente, dotati di regolare autorizzazione edilizia; sono altresì considerati abusivi gli accessi realizzati e mantenuti in modo difforme alle disposizioni contenute nell'atto di autorizzazione e qualora non rispettino le norme del codice della strada e le disposizioni applicative sopra citate. L'uso abusivo di tali accessi non gode di tutela giuridica e tali accessi sono soggetti ad una sanzione amministrativa, alla messa a norma con prescrizioni e tempi di adeguamento, ovvero all'obbligo di ripristino dello stato dei luoghi.*

*Il mancato rispetto delle prescrizioni e dei relativi tempi di adempimento comporta la decadenza del provvedimento di regolarizzazione e l'applicazione delle sanzioni previste dal Codice.*

*I proprietari di immobili con accessi già esistenti, rispondenti o non alle norme vigenti, ma sprovvisti di titolo autorizzativo ovvero provvisti di titolo ma scaduto (caso di rinnovo), o non più*

*rispondente ai requisiti di sicurezza per cambio di destinazione d'uso rispetto a quella concessa nel titolo originario, oppure per modifiche intervenute alla strada, e che comunque non rispondono ai requisiti di sicurezza previsti dalle presenti norme, devono procedere a richiedere la loro regolarizzazione. Ciò anche se la circostanza fosse rilevata d'ufficio, dovendo provvedere il titolare attuale dell'accesso, indipendentemente da chi lo ha realizzato, ad effettuare i necessari adeguamenti o ad adottare le apposite misure prescritte, ove possibili, a propria cura e spese, su indicazione dell'ente proprietario della strada, fatto salvo il regime sanzionatorio previsto.*

*Quando l'accesso carrabile esistente sia stato, a seguito di opere realizzate dall'Ente proprietario della strada, mantenuto e comunque individuato, in assenza di istanza del proprietario del fondo cui si accede, al solo fine di non compromettere l'accessibilità al privato nelle more della sua regolarizzazione e eventuale adeguamento, l'interessato deve richiedere la relativa autorizzazione/regolarizzazione su istanza dello stesso, secondo le modalità e le prescrizioni previste per i passi carrabili esistenti, pena l'attivazione delle procedure sanzionatorie per la chiusura dell'accesso a sua cura e spese.*

*Solo per i passi carrabili già esistenti alla data del 1 gennaio 1993, nel caso in cui sia tecnicamente impossibile, è prevista la deroga alle distanze dalle intersezioni di cui alle tabelle che seguono.*

*In caso di impossibilità ad eseguire adeguamenti, ad adottare idonee misure di sicurezza indicate dall'ente proprietario della strada, e dunque nei casi in cui non sia possibile regolarizzare l'accesso poiché inevitabilmente in contrasto con le norme del Nuovo Codice della strada e delle presenti norme di attuazione, l'accesso dovrà essere soppresso ed eliminato a cura e spese dell'utente con il ripristino dello stato dei luoghi sia su fronte strada che all'interno della proprietà riguardo alle opere intese a facilitare e consentire l'accesso come prima definite, compreso quelle presenti nell'ambito e all'interno della proprietà privata.*

*Gli accessi devono essere localizzati dove l'orografia dei luoghi e l'andamento della strada consentono la più ampia visibilità della zona di svincolo e possibilmente nei tratti di strada rettilinei, in modo da consentire una agevole e sicura manovra di immissione e o uscita dalla sede stradale, senza che tale manovra comporti la sosta del veicolo sulla carreggiata. Il loro posizionamento e la loro dimensione non deve arrecare pericolo od intralcio alla circolazione stradale.*

*Il Libero Consorzio può negare l'autorizzazione per nuovi accessi, diramazioni e innesti o per la trasformazione di quelli esistenti, quando ritenga che da essi possa derivare pregiudizio alla sicurezza ed alla fluidità della circolazione e particolarmente quando trattasi di accessi o diramazioni esistenti o da istituire in corrispondenza di tratti di strada in curva o a forte pendenza nonché ogni qualvolta non sia possibile rispettare le norme fissate ai fini della visibilità per le intersezioni come descritti agli artt. 16 - 18 del Nuovo Codice della Strada.*

*Il Libero Consorzio può negare l'autorizzazione alla apertura e alla regolarizzazione degli accessi esistenti in zone orograficamente difficili, che non garantiscono sufficienti condizioni di sicurezza.*

*Il Libero Consorzio, in qualità di Ente proprietario e/o gestore, ha la facoltà insindacabile, lungo le proprie strade, di revocare, modificare le autorizzazioni/nullaosta per accessi e passi carrai o imporre nuove e/o diverse prescrizioni, in qualsiasi momento, per sopravvenuti motivi di pubblico interesse o di tutela della sicurezza stradale, e comunque in tutti i casi in cui la realizzazione rechi serio intralcio e pericolo alla circolazione stradale, senza corresponsione di alcun indennizzo.*

*In caso di interventi di modifica o di demolizione e nuova costruzione su lotti con accessi carrabili già autorizzati, si applicano gli standard previsti per gli accessi di nuova costruzione.*

*L'apertura di un accesso o diramazione rimane subordinata al rispetto delle condizioni stabilite oltre che dall'art. 22 comma 9 del C.d.S., anche di quelle stabilite all'art. 45 e 46 del Regolamento di attuazione, nonché quanto previsto da D.M. 5/11/2001 e Decreto 19/04/2006. In ogni caso sono vietate aperture di accesso in corrispondenza di corsie di decelerazione e accelerazione e rampe di svincoli a livelli sfalsati. L'istruttoria per l'autorizzazione degli accessi, al fine di verificare il rispetto del Codice, del Regolamento e delle presenti norme prevede delle attività di adeguamento, avrà riguardo al posizionamento e potrà concludersi con l'eventuale necessità di consorzio tra i proprietari, anche per i fondi derivanti da frazionamenti. Se il lotto è servito da altra strada di pertinenza di altro ente locale anche lateralmente è vietato aprire l'accesso lungo la strada di competenza di questo Ente, a meno che non risponda ai criteri previsti per la classificazione funzionale cui rientra la strada. Nel caso di lotti accedenti su più assi viari dell'ente, l'accesso dovrà di norma essere autorizzato su strada di categoria inferiore.*

*Per le nuove costruzioni all'interno di piani particolareggiati, piani di lottizzazione, anche di tipo industriale, ovvero da realizzare in aree a destinazione industriale, residenziale, etc, stante l'elevato flusso veicolare che ne consegue e/o la tipologia di traffico pesante, ai fini della sicurezza stradale si prevede di norma un solo accesso carrabile sulla strada pubblica, o innesto attrezzato, per lo smistamento alla viabilità interna, alle strade di quartiere e di smistamento ai vari lotti, anche se ancora non realizzate o non previste in progetto. Tale soluzione prevede la riduzione dei punti di conflitto su strada necessaria in caso di elevato flusso veicolare; l'innesto attrezzato deve prevedere la separazione dei flussi di entrata e uscita. In tal senso è indispensabile che i Comuni preventivamente all'approvazione del piano acquisiscano il nulla osta da parte di questo ente proprietario della strada cui confina il piano.*

*Nel caso di lottizzazioni nuove o esistenti ed edificate, in particolari situazioni qualora la loro funzionalità lo richieda, è possibile prevedere in deroga la formazione di due innesti ad unico senso di circolazione, uno per l'entrata e uno per l'uscita, ove tale soluzione garantisca nel migliore dei modi la sicurezza stradale in relazione alle condizioni circostanti e ad eventuali impedimenti. Tale soluzione non è ammissibile nei casi di accessi a lotti di singola proprietà, a meno che non vi siano altre alternative per l'accessibilità e tale soluzione costituisca una misura di sicurezza.*

*Nei casi di lotti o edifici esistenti già dotati di più accessi carrabili e prospicienti tratti stradali con spazi destinati alla sosta o altra utilità pubblica, o altre opere non eliminabili a norma di legge, al fine di limitare la sottrazione di tali spazi, si può prevedere la costituzione di accessi carrabili supplementari solo nel caso in cui si possano identificare differenti proprietà nell'ambito del medesimo lotto, per le quali sia tecnicamente impossibile l'unificazione dei percorsi di accesso.*

*Fatto salvo quanto richiamato nelle presenti norme e definito dalla normativa vigente relativamente all'ubicazione degli accessi e le loro caratteristiche, è ammessa la deroga solo nel caso si manifesti un evidente ed inconfutabile danno alla fruibilità del lotto e sia tecnicamente impossibile consorzarsi fra più proprietari per la costruzione di una strada parallela a quella principale ove fare confluire le immissioni laterali.*

*Per motivi di sicurezza stradale l'accesso alla proprietà privata dalla strada pubblica avviene con modalità diverse in funzione della classificazione delle strade.*

*Ai sensi dell'art. 15 del Regolamento per l'uso e l'occupazione di spazi e aree pubbliche per gli accessi esistenti e abusivi sono previste delle definizioni agevolate attraverso campagna di informazione, di durata prefissata.*

*L'istruttoria delle istanze di definizione agevolata per l'adeguamento e la regolarizzazione degli accessi esistenti, inoltrate in occasione di "campagna di definizione agevolata", verrà effettuata in maniera unitaria e cumulativa per le istanze che perverranno entro i termini temporali fissati dalla singola campagna e che insistono su tratti stradali omogenei della medesima strada (centro abitato, tratto extraurbano con medesima classificazione funzionale). La modalità di istruttoria unitaria e cumulativa è finalizzata a pianificare, nel rispetto del Codice, del Regolamento e delle presenti norme, le attività di adeguamento riguardo al posizionamento e all'eventuale necessità di attivare il consorzio tra i titolari di accessi.*

*L'esame delle istanze, raccolte secondo il superiore criterio, avverrà nel rispetto della cronologia di arrivo delle stesse e della completezza della documentazione inoltrata.*

*Per ogni istanza, infatti, pervenuta entro i termini fissati dalla campagna di agevolazione, sarà preliminarmente verificata la completezza dei dati forniti, rispetto a quelli contenuti nel modello di istanza pubblicato.*

*Quindi si presentano due casi, che seguiranno un diverso iter:*

- 1) Istanza completa della documentazione;*
- 2) Istanza incompleta che richiede integrazione documentale.*

*Nel caso 1) si procede all'istruttoria come sopra descritta.*

*Nel caso 2) si chiede formalmente la produzione della documentazione mancante; il procedimento rimane sospeso e l'istruttoria riprende nel rispetto dell'ordine cronologico della data di arrivo dell'integrazione completa, con subentro successivo nell'istruttoria che è già stata avviata.*

*L'istruttoria tecnica consiste, inizialmente, nella localizzazione dei singoli accessi, di cui alle istanze complete, su aerofotogrammetria del tratto stradale interessato, individuato come sopra, stabilendo, progressivamente, gli accessi fattibili dal punto di vista del posizionamento, individuati prioritariamente in base all'ordine di arrivo delle istanze.*

*Per quegli accessi, invece, per i quali la localizzazione comporta situazioni di incompatibilità rispetto all'osservanza delle norme vigenti, sussiste la necessità di spostamento e di formazione di consorzio con altri.*

*In tale fase istruttoria si terrà conto in primo luogo delle concessioni in essere, quindi delle istanze di regolarizzazione secondo quanto sopra indicato e, solamente se necessario, ai fini della disciplina del consorzio, si prenderanno in esame quelle pervenute oltre i termini o incomplete, e comunque gli accessi esistenti e abusivi.*

*Si terrà conto inoltre di quanto previsto all'art. 26 del D.P.R. n.495/92 e ss.mm.ii, riguardo alle recinzioni preesistenti .*

*Se l'accesso abusivo, per il quale non è stata avanzata istanza, non necessita di essere inserito in un consorzio, scatteranno per lo stesso le sanzioni di cui all'art. 15 del Regolamento, compreso il ripristino dello stato dei luoghi.*

## **ART. 5 DISCIPLINA ACCESSI FUORI DAI CENTRI ABITATI**

*Per l'apertura di nuovi accessi e per la regolarizzazione di quelli esistenti dovranno essere rispettate le distanze di cui alla Tabella 13 del DM 19 aprile 2006, di seguito riportata:*

<b>Classificazione della strada</b>	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>F</b>
	<b>Autostrada extraurbana</b>	<b>Extraurbana principale</b>	<b>Extraurbana secondaria</b>	<b>Locale extraurbana</b>
<b>Ammessi</b>	NO (1)	SI	SI	SI
<b>Organizzazione accessi</b>	-	COORDINATI	COORDINATI	DIRETTI
<b>Distanza minima tra innesti successivi (2)</b>	-	1000	300 (4)	-
<b>Distanza minima fra accesso ed intersezione (3)</b>	-	1000	300 (4)	30

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

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

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

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

*Ai fini dell'applicazione della distanza minima di cui alla precedente tabella si definisce intersezione l'immissione alla strada pubblica di una strada pubblica ovvero di una strada privata aperta a pubblico transito, ovvero di una strada privata seppure senza uscita che serve al suo interno un numero di accessi carrabili non esiguo tale da determinare una circolazione dinamica rilevante sulla strada pubblica per cui funzionalmente è assimilabile a tutti gli effetti a giudizio dell'ente proprietario ad una intersezione.*

*E' consentito il permanere dell'accesso nelle condizioni esistenti anche nel caso che vi sia una distanza inferiore a quelle indicate nella tabella 13 dall'intersezione stradale più vicina, purché sia dimostrata la visibilità sia in entrata che in uscita, nel rispetto delle norme di sicurezza della circolazione stradale, tenuto conto della classificazione della strada, dei limiti di velocità imposti su tale strada pubblica e dell'intensità di traffico.*

*Nelle strade di **Tipo "C – Extraurbane Secondarie"** o in quelle di **tipo F, con norme di salvaguardia**, la distanza fra accessi consecutivi, per ogni senso di marcia, fuori dal centro abitato, è non inferiore a mt. 300, fatte salve le deroghe a mt. 100 previste dallo stesso art. 45 del D.P.R. n. 495/92 e s.m.i., ove applicabili; tali distanze dovranno e potranno essere osservate attraverso la creazione di accessi coordinati, nel rispetto del contenuto dell'art. 45 del DPR 495/92 e s.m.i., e dell'art. 22 del D.Lgs. 285/92 e s.m.i. che prevede che più proprietari si consorzino per l'apertura e l'utilizzo di un singolo accesso e per la creazione di corsie laterali; ove l'accesso richiesto con singola istanza non consenta l'osservanza della superiore norma, la stessa istanza dovrà essere respinta, in quanto non può garantire i requisiti di fluidità e di sicurezza e le possibilità di adeguamento previste.*

*Appare indispensabile quindi, che debba pervenire non più istanza da parte di singolo proprietario, bensì istanza da parte dei proprietari della fascia stradale di almeno m. 300,00 limitrofa alla strada, con la necessità che le fasce di rispetto vengano ampliate oltre mt. 3,00 rispetto al confine stradale, secondo ampiezze tali da garantire la possibilità di creare innesti attrezzati e strade parallele, in relazione alla tipologia dei mezzi che vi transiteranno.*

*Il Libero Consorzio può derogare alle distanze della Tabella 13 fino ad un minimo di m 100, qualora in relazione alla situazione morfologica, risulti particolarmente gravosa la realizzazione di strade di servizio. La stessa deroga può essere applicata per tratti di strade che, in considerazione della densità di insediamenti di attività o di abitazioni, sono soggetti a limitazioni di velocità e per i tratti di strade compresi all'interno delle zone previste come edificabili o trasformabili dagli strumenti urbanistici generali od attuativi vigenti.*

*Sono fatti salvi i casi di gravi e comprovate limitazioni della godibilità della proprietà privata, verificata l'impossibilità tecnica di accedere da altra proprietà o da altra viabilità, intendendosi per tecnica l'impossibilità derivante dall'andamento orografico, dalla presenza di opere, recinzioni, alberi, etc. previgenti all'entrata in vigore del Nuovo Codice della strada, non consente la formazione di strade parallele e di accessi coordinati. Devono essere in ogni caso garantite e adottate delle misure a tutela della sicurezza circolazione, tra cui a titolo esemplificativo e non esaustivo la necessità di consentire solo la manovra in accesso/uscita di svolta a destra .*

*Nelle strade di **Tipo F "Strade Locali"** non vengono stabilite distanze minime da rispettare nell'apertura di nuovi accessi e nella regolarizzazione di accessi esistenti, tra accessi consecutivi per senso di marcia, fatte salve le condizioni minime di sicurezza di cui al successivo articolo relativo alle distanze di visibilità, mentre la distanza da rispettare, tra accesso ed intersezione nei tratti di strade fuori dei centri abitati è di m. 30 per senso di marcia. Dunque, seppure non sono previste distanze minime, l'accesso deve essere visibile da una distanza pari allo spazio di frenata risultante dalla velocità massima consentita nella strada interessata, salvo casi di deroga per motivi tecnici, nelle quali dovranno essere garantiti gli spazi minimi di visibilità per l'arresto dei veicoli tra l'accesso e il punto più distante che risulti visibile dall'accesso stesso, in entrambi i sensi di marcia, oltre ad ogni altro genere di valutazione tecnica contemplata dal codice della strada in termini di sicurezza. Ai fini della tutela della sicurezza stradale, al fine di ridurre al minimo i punti di conflitto tra chi entra/esce dagli accessi, è di norma consentita l'apertura o il mantenimento di un solo accesso per ogni singola proprietà; l'apertura dell'accesso anche se singolo deve essere comunque e pur sempre possibile e compatibile con il rispetto delle norme vigenti e delle norme di attuazione in argomento.*

*Ove non sussistano i requisiti sopra indicati, e non sia possibile garantire l'apertura di un accesso diretto e di uso esclusivo alla singola proprietà, sarà necessario ricorrere al consorzio tra proprietari confinanti per ridurre il numero di accesso, soprattutto nelle zone ove il fronte dei singoli lotti è così ridotto da non consentire le distanze di visibilità dagli accessi adeguati e conformi agli spazi di arresto anzi citati.*

*I cancelli degli accessi, sia nelle strade di tipo C che F dovranno essere collocati in posizione arretrata rispetto alla carreggiata al fine di consentire l'eventuale stazionamento di un veicolo e la facile manovra di transito nell'accesso sia in entrata che in uscita. In caso di impossibilità tecnica di arretrare gli accessi esistenti, dovranno essere installati sistemi automatici di apertura dei cancelli che delimitano gli accessi.*

*Anche per gli accessi esistenti, così come previsto dall'art. 234 del Codice della strada, occorre prevedere degli interventi di adeguamento per garantire il rispetto dei criteri e prescrizioni derivanti dalla necessità di rispettare la normativa per la costruzione di nuovi accessi, quali l'abbinamento o il raggruppamento di accessi a più unità immobiliari, da trattare come un unico accesso, inderogabilmente, ove dovessero venire meno le distanze previste dalla vigente normativa per la singola classificazione della strada, o della relativa applicazione della norma di salvaguardia.*

## ART. 6 ACCESSI NEI CENTRI ABITATI

*Il Libero Consorzio rilascia il nullaosta per la costruzione e apertura di accessi e passi carrabili e la regolarizzazione di quelli esistenti privi di autorizzazione, o non conformi alle presenti norme anche se già autorizzati nel rispetto della normativa edilizia e urbanistica vigente e a condizione che siano rispettate le seguenti condizioni:*

- a) *deve rispettare le indicazioni della Tabella 14 del DM 19 aprile 2006 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali” e nel seguito riportata:*

<b>Tipo di strada</b>	<b>D</b>	<b>E</b>	<b>F</b>
	<b>Urbana di scorrimento</b>	<b>Urbana Di quartiere</b>	<b>Locale urbana</b>
<b>Ammessi</b>	SI	SI	SI
<b>Organizzazione accessi</b>	COORDINATI	Diretti	Diretti
<b>Distanza minima tra innesti successivi (2)</b>	100	-	-
<b>Distanza minima fra accesso ed intersezione (3)</b>	100	12	12

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

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

*Sono fatte salve le superiori indicazioni relativamente alle strade urbane di scorrimento divenute tali a seguito di interventi posteriori alla data di realizzazione dell'accesso e comunque dopo l'entrata in vigore del Nuovo Codice.*

*E' consentito di norma un solo accesso diretto a doppio senso di marcia per ogni lotto verificando e introducendo ogni utile misura ai fini di maggiori condizioni di sicurezza .*

*In deroga è consentita l'apertura di due accessi, uno per l'entrata e uno per l'uscita dei veicoli, in caso di proprietà multiple servite dall'accesso ove si può prevedere un intenso traffico veicolare e in casi di attività con elevata produzione di traffico.*

*E' consentito il permanere dell'accesso nelle condizioni esistenti anche nel caso che vi sia una distanza inferiore a m. 12,00 dall'intersezione stradale più vicina, purché sia dimostrata la visibilità sia in entrata che in uscita, nel rispetto delle norme di sicurezza della circolazione stradale, tenuto*

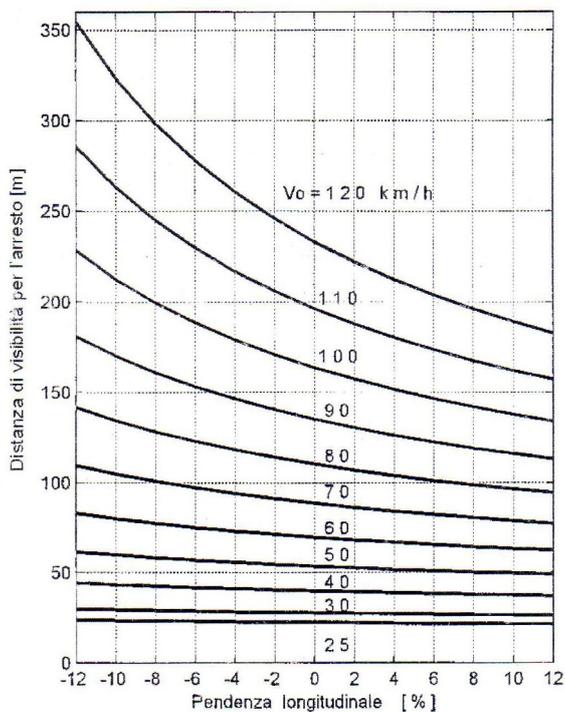
conto della classificazione della strada, dei limiti di velocità imposti su tale strada pubblica e dell'intensità di traffico.

- b) deve consentire l'accesso ad un'area laterale che sia idonea allo stazionamento o alla circolazione dei veicoli;
- c) deve essere realizzato in modo da favorire la rapida immissione dei veicoli alla proprietà laterale.

L'eventuale cancello a protezione della proprietà laterale dovrà essere arretrato allo scopo di consentire la sosta, fuori della carreggiata, di un veicolo in attesa di ingresso. Nel caso in cui, per obiettive impossibilità costruttive o per gravi limitazioni dell'uso della proprietà privata, non sia possibile arretrare gli accessi, devono essere installati sistemi di apertura automatica dei cancelli e delle serrande che delimitano gli accessi.

#### ART. 7 DISTANZA DI VISUALE LIBERA

L'apertura di nuovi accessi e la regolarizzazione di quelli esistenti, nel caso in cui non sono fissate distanze, è consentita in presenza di uno spazio di visuale libera di fermata che tenga conto delle indicazioni del DM 5 novembre 2001 prot. n. 6792, con il quale sono state approvate le "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", con particolare riferimento alla Tabella 5.2.1.c dello stesso DM dove vengono messe in relazione tra loro la velocità di transito, espressa in Km/h, la distanza di visibilità per l'arresto espressa in metri e la pendenza longitudinale della strada espressa in percentuale (%) e che viene riportata di seguito:



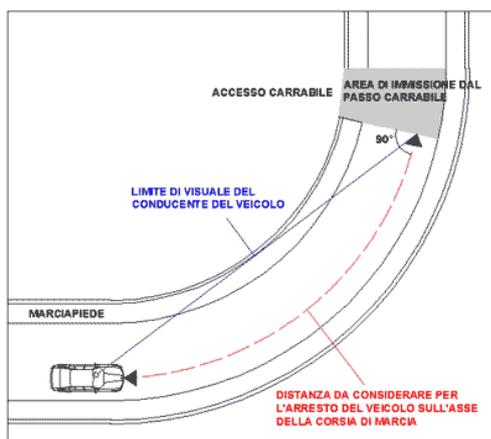
*Per ogni tratto di strada, ove non sussistano distanze minime prescritte dalla tipologia di strada e/o dalle norme di salvaguardia, la distanza minima fra l'accesso e il punto più distante che risulti visibile dall'accesso stesso, ovvero, la distanza minima dell'accesso dalle intersezioni o dal punto di tangenza della curva più prossima è quella riportata nella tabella suddetta in corrispondenza del limite massimo di velocità consentita e la pendenza longitudinale del tratto di strada considerato, tenuto conto delle deroghe previste nelle presenti norme tecniche.*

*In considerazione del tipo di traffico (industriale, commerciale e leggero) prevalente nelle singole arterie, il Libero Consorzio può definire valori maggiori o minori delle distanze di visibilità dagli accessi, ovvero, fra questi e le intersezioni o i punti di tangenza della curva più prossima.*

*Dunque, seppure non sono previste distanze minime fra gli accessi, l'accesso deve essere visibile da una distanza pari allo spazio di frenata risultante dalla velocità massima consentita nella strada interessata, salvo casi di deroga per motivi tecnici; dovranno essere garantiti gli spazi minimi di visibilità per l'arresto dei veicoli tra l'accesso e il punto più distante che risulti visibile dall'accesso stesso, in entrambi i sensi di marcia, oltre ad ogni altro genere di valutazione tecnica contemplata dal codice della strada in termini di sicurezza.*

*Le deroghe sono ammesse nel caso si manifesti tecnicamente l'impossibilità a consorziarsi fra più proprietari per la costruzione di una strada parallela a quella principale ove fare confluire le immissioni laterali, (a titolo esemplificativo e non esaustivo si indicano quale pregiudizio le condizioni orografiche ed intrinseche dei suoli), con conseguente inconfutabile impossibilità alla fruibilità del lotto che risulterebbe pertanto naturalmente incluso o risultante tale; in ogni caso per l'applicazione di tali deroghe devono essere riscontrate delle misure idonee a garantire la sicurezza stradale.*

*Ove non sussistano i requisiti sopra indicati, sarà necessario di norma ricorrere al consorzio tra proprietari confinanti per ridurre il numero di accessi, soprattutto nelle zone ove il fronte dei singoli lotti è così ridotto da non consentire distanze adeguate e conformi agli spazi di arresto anzi citati; rimane impregiudicato quant'altro specificato all'art. 22 comma 9 del D.Ls. 285/92 e ss.mm.ii..*



## **ART. 8 FASCE DI RISPETTO PER L'EDIFICAZIONE**

*Ove la classificazione in una tipologia di strada sia stata effettuata con norme di salvaguardia, al fine di garantire la definitiva classificazione tecnico-funzionale delle strade provinciali nella classe attesa, salvo diversa previsione degli strumenti urbanistici comunali, le distanze dal confine stradale da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade non possono essere inferiori a m. 30.*

*Per le strade di altro tipo valgono le distanze dal confine stradale stabilite nel Regolamento di esecuzione del Nuovo Codice della Strada per la rispettiva classificazione. Il Nuovo Codice della Strada stabilisce tuttavia delle misure minime, che possono essere anche aumentate in considerazione della strategicità di alcune strade rispetto alla rete provinciale complessiva (vedasi strade tipo F con norme di salvaguardia), oppure nel caso in cui è necessaria la creazione di strade parallele o di innesti attrezzati per garantire la distanza fra gli accessi (vedi art. 5 comma 3) ovvero la distanza fra accesso e intersezione.*

*Per la realizzazione di recinzioni e piantagioni nei centri abitati non sono prescritte, all'interno del vigente Codice della Strada distanze minime da rispettare. Al riguardo l'art. 18 c.4 del Codice rinvia ai piani urbanistici e di traffico per la loro definizione, lasciando all'ente proprietario della strada la competenza in materia, tenendo conto che, all'interno dei centri abitati, le esigenze di sicurezza della circolazione possono essere opportunamente tutelate anche mediante l'apposizione di idonea segnaletica di pericolo e/o di prescrizione, ricorrendo,ove del caso, anche alla segnaletica complementare di cui agli artt. 179 e 180 del Regolamento (DPR n. 495/92 ), in particolare nei casi in cui ciò si rende effettivamente necessario, ossia qualora si tratti di curve o intersezioni site su strade appartenenti alla viabilità principale, interessate dunque da apprezzabili volumi di traffico, e con tipologia di veicoli diversificata.*

*Analoga disciplina vale per la realizzazione di recinzioni, costruzioni, siepi, etc, fuori dai centri abitati, per i quali il Codice e il Regolamento di attuazione non prevedono distanze minime dal confine stradale ai fini della sicurezza stradale (vedasi ad esempio art. 26 del DPR 495/92, in tali casi resta ferma la possibilità all'ente proprietario di valutare tali distanze, secondo la ratio anzi citata sebbene raffrontata alla realtà più complessa e delicata che è quella della circolazione all'esterno del centro abitato.*

## **ART. 9 NORME FINALI**

*Per tutto quanto non espressamente riportato nelle presenti norme in materia di accessi si rimanda al:*

- *D. Lgs. 285/92 e s.m.i. (N.C.S.);*
- *Regolamento di attuazione del N.C.S. e s.m.i.;*
- *Regolamento Provinciale per l'uso e l'occupazione di spazi e aree pubbliche.*