



COMUNE DI REGGIO EMILIA
AREA PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE E INVESTIMENTI
Servizio Traffico – Infrastrutture e Verde Pubblico

N. di P.S.

Reggio Emilia li, 24/10/2005

Dirigente del Servizio
Legale - Contratti - Assicurazioni
Avv. Santo Gnoni
Sede

OGGETTO: Ricorso al T.A.R. di Parma proposto da Barbieri Maria Chiara e altri per annullamento degli atti che istituiscono la “Zona 30”

In riferimento alla comunicazione ricevuta in data 19.10.2005 si comunica quanto segue:

Dato atto che con questo provvedimento si intende favorire la mobilità ciclabile all'interno del Centro Storico cittadino,
sono stati emessi due atti, una Delibera e una Ordinanza (redatti dalla Segreteria Generale),
e l'ordinanza è stata resa nota al pubblico mediante i seguenti segnali:



I segnali utilizzati sono:

- all'ingresso di tutte le strade che entrano nel Centro Storico il Segnale "ZONA A VELOCITA' LIMITATA" con pannello integrativo in base agli art.39 del C.d.S. e 135 del Regolamento di Attuazione;
- all'uscita delle stesse strade il Segnale "FINE ZONA A VELOCITA' LIMITATA" con pannello integrativo in base agli art.39 del C.d.S. e 135 del Regolamento di Attuazione;

Si evidenzia che l'utilizzo di questi segnali a validità zonale è previsto dal comma 14 dell'art.135 del Regolamento di Attuazione, mentre l'utilizzo del pannello integrativo che rende note particolari regole di circolazione vigenti sulla zona, cioè "transito contromano consentito alle biciclette nei sensi unici del centro storico" è stato previsto in analogia a quanto riportato al comma 12 dello stesso articolo.

Art. 135 - Art. 39 Cod. Str. — Segnali utili per la guida

.... omissis

12. Il segnale zona residenziale (fig. II.318) indica l'inizio di una strada o zona a carattere abitativo e residenziale, nella quale vigono particolari cautele di comportamento. Può essere installato all'inizio o agli inizi della strada o zona residenziale. All'uscita viene posto il segnale fine zona residenziale (fig. II.319). **Particolari regole di circolazione vigenti sulla strada o nella zona devono essere rese note con pannello integrativo di formato quadrato (tab. II.9).** [4] .

14. Il segnale zona a traffico limitato (fig. II.322/a) indica l'inizio dell'area in cui l'accesso e la circolazione sono limitati nel tempo o a particolari categorie di veicoli. All'uscita viene posto il segnale fine zona a traffico limitato (fig. II.322/b). Con lo stesso segnale sono indicate le zone di particolare rilevanza urbanistica di cui all'articolo 7, comma 8, del codice. **Il segnale ZONA A VELOCITA' LIMITATA (fig. II.323/a) indica l'inizio di un'area nella quale non è consentito superare la velocità indicata nel cartello. All'uscita viene posto il segnale FINE ZONA A VELOCITA' LIMITATA (fig. II.323/b).** [5] .

Per quanto riguarda la segnaletica utilizzata, è importante evidenziare l'art.77 del Regolamento di Attuazione del C.d.S.(D.P.R. 495/1992 e successive integrazioni), il quale riporta due cose importanti al comma 3

- "Il progetto deve tenere conto, inoltre, delle caratteristiche delle strade nelle quali deve essere ubicata la segnaletica ed, in particolare, delle **velocità di progetto**.." in questo caso la velocità di progetto, cioè quella che si impone con il Segnale "Zona 30" è 30 km/h per tutti i veicoli ;
- che " **....per i velocipedi ed i pedoni può farsi ricorso a specifica segnaletica purchè integrata o integrabile con quella diretta ai conducenti dei veicoli a motore.**"

Art. 77 - Art. 39 Cod. Str. — Norme generali sui segnali verticali

1. I segnali stradali verticali da apporre sulle strade per segnalare agli utenti un pericolo, una prescrizione o una indicazione, ai sensi dell'[art. 39 del codice](#), devono avere, nella parte anteriore visibile dagli utenti, forma, dimensioni, colori e caratteristiche conformi alle norme del presente regolamento e alle relative figure e tabelle allegate che ne fanno parte integrante.

2. Le informazioni da fornire agli utenti sono stabilite dall'ente proprietario della strada secondo uno specifico progetto riferito ad una intera area o a singoli itinerari, redatto, se del caso, di concerto con gli enti proprietari delle strade limitrofe cointeressati, ai fini della costituzione di un sistema segnaletico armonico integrato ed efficace, a garanzia della sicurezza e della fluidità della circolazione pedonale e veicolare.

3. Il progetto deve tenere conto, inoltre, delle caratteristiche delle strade nelle quali deve essere ubicata la segnaletica ed, in particolare, delle velocità di progetto o locali predominanti e delle prevalenti tipologie di traffico cui è indirizzata (autoveicoli, veicoli pesanti, motocicli); per i velocipedi ed i pedoni può farsi ricorso a specifica segnaletica purchè integrata o integrabile con quella diretta ai conducenti dei veicoli a motore [1] .

omissis

Allo stato attuale la possibilità per le biciclette di transitare contromano nei sensi unici è stata resa nota con il segnale di zona sopradescritto, ma successivamente sarà maggiormente evidenziata mediante

l'apposizione del pannello integrativo modello II.4 con l'iscrizione "**eccetto biciclette**" posto in corrispondenza del segnale "**SENSO VIETATO**" che si trova in ciascuna strada a senso unico del Centro Storico.

Per quanto riguarda la presunta illegittimità ad adottare il provvedimento in oggetto in quanto non specificamente riportato nell'art. 7 del C.d.S., mi sembra che sia bene ricordare l'art.37 del C.d.S., comma 1, che stabilisce che l'apposizione della segnaletica è compito dei comuni

Art. 37. Apposizione e manutenzione della segnaletica stradale.

1. L'apposizione e la manutenzione della segnaletica, ad eccezione dei casi previsti nel regolamento per singoli segnali, fanno carico:
 - a) agli enti proprietari delle strade, fuori dei centri abitati;
 - b) ai comuni, nei centri abitati, compresi i segnali di inizio e fine del centro abitato, anche se collocati su strade non comunali;

Quindi è evidente che il Comune può apporre all'interno dei centri abitati qualunque segnaletica, purchè conforme al C.d.S., anche se non espressamente indicata nell'art.7 che riporta solamente i casi più significativi.

Per quanto riguarda la **presunta violazione**, cioè la **possibilità di derogare al segnale di SENSO VIETATO** per una particolare categoria di utenti, si fa presente che mediante la segnaletica è possibile derogare alle regole di circolazione generiche contenute nel C.d.S., in base all'art.38 del C.d.S., comma 2.

Art. 38. Segnaletica stradale.

1. La segnaletica stradale comprende i seguenti gruppi:

- a) segnali verticali;
- b) segnali orizzontali;
- c) segnali luminosi;
- d) segnali ed attrezzature complementari.

2. **Gli utenti della strada devono rispettare le prescrizioni rese note a mezzo della segnaletica stradale ancorché in difformità con le altre regole di circolazione.** Le prescrizioni dei segnali semaforici, esclusa quella lampeggiante gialla di pericolo di cui all'art. 41, prevalgono su quelle date a mezzo dei segnali verticali e orizzontali che regolano la precedenza. Le prescrizioni dei segnali verticali prevalgono su quelle dei segnali orizzontali. In ogni caso prevalgono le segnalazioni degli agenti di cui all'art. 43.

Anche l'art.83 del Regolamento di Attuazione del C.d.S.(D.P.R. 495/1992 e successive integrazioni) prevede espressamente la **possibilità di derogare ai segnali per una particolare categoria di utenti** mediante l'utilizzo dei pannelli integrativi

Art. 83 - [Art. 39 Cod. Str.](#) — Pannelli integrativi

1. I segnali possono essere muniti di pannelli integrativi nei seguenti casi:

- a) per definire la validità nello spazio del segnale;
- b) per precisare il significato del segnale;

c) per limitare l'efficacia dei segnali a talune categorie di utenti o per determinati periodi di tempo.

2. I pannelli integrativi sono di forma rettangolare e devono contenere simboli od iscrizioni esplicative sintetiche e concise.

3. I pannelli integrativi sono dei seguenti modelli:

modello II.1 - per le distanze;

modello II.2 - per le estese;

modello II.3 - per indicare periodi di tempo;

modello II.4 - per indicare eccezioni o limitazioni;

modello II.5 - per indicare l'inizio, la continuazione o la fine;

modello II.6 - per esplicitazioni o indicazioni;

modello II.7 - per indicare l'andamento della strada principale.

4. Il modello II.1 indica la distanza, espressa in chilometri o in metri arrotondati ai 10 m per eccesso, tra il segnale e l'inizio del punto pericoloso, del punto dal quale si applica la prescrizione o del punto oggetto dell'indicazione (modelli II.1/a, II.1/b).

5. Il modello II.2 indica l'estesa, cioè la lunghezza, espressa in chilometri o in metri, arrotondata ai 10 m per eccesso, del tratto stradale pericoloso o nel quale si applica la prescrizione (modelli II.2/a, II.2/b).

6. Il modello II.3 indica il tempo di validità, cioè il giorno, l'ora o i minuti primi, mediante cifre o simboli, durante il quale vige la prescrizione o il pericolo (modelli II.3/a, II.3/b, II.3/c, II.3/d).

7. Il modello II.4 indica eccezioni o limitazioni, cioè autorizza una deroga alla prescrizione per una o più categorie di utenti, ovvero ne limita la validità. Quando la prescrizione è limitata ad una o più categorie i relativi simboli sono inseriti in nero su fondo bianco (modello II.4/a). Quando invece si intende concedere la deroga ad una o più categorie, i relativi simboli neri su fondo bianco sono preceduti dalla parola eccetto (modello II.4/b). I simboli dei veicoli possono essere rappresentati con senso di marcia concorde a quello delle frecce in caso di abbinamento con segnali di prescrizione direzionali. [1] .

..... omissis

Giova ricordare che il segnale di SENSO VIETATO con il pannello integrativo “Eccetto Biciclette” è utilizzato da tempo in molte le città d’Italia, compresa Reggio Emilia ove lo si può trovare anche fuori dal Centro Storico per es. in via Fabio Filzi, ivi presente da diversi anni.

Per quanto riguarda la presunta pericolosità del provvedimento è bene notare che l’uso contromano dei sensi unici viene consentito con un provvedimento mediante il quale viene introdotta la limitazione della velocità a 30 km/h per tutti i veicoli, creando in questo modo le condizioni adatte ad un utilizzo delle strade sicuro per pedoni e ciclisti, anche in contromano, dato atto che la velocità dei veicoli è molto ridotta.

Cordiali Saluti

Il Dirigente del Servizio
(ing. Ermes Torreggiani)

