



COMUNE DI GENOVA

DELIBERAZIONE ADOTTATA DALLA GIUNTA COMUNALE
NELLA SEDUTA DEL 20/12/2012

Presiede: Il Sindaco Doria Marco
Assiste: Il Segretario Generale Del Regno Vincenzo

Al momento della deliberazione risultano presenti (P) ed assenti (A) i Signori:

[n]	[Nome Cognome]	[Carica]	[P/A]
1	Doria Marco	Sindaco	P
2	Bernini Stefano	ViceSindaco	P
3	Boero Pino	Assessore	A
4	Crivello Giovanni Antonio	Assessore	P
5	Dagnino Anna Maria	Assessore	P
6	Dameri Renata Paola	Assessore	P
7	Fiorini Elena	Assessore	A
8	Garotta Valeria	Assessore	P
9	Lanzone Isabella	Assessore	P
10	Miceli Francesco	Assessore	P
11	Oddone Francesco	Assessore	P
12	Sibilla Carla	Assessore	P

DGC-2012-352 APPROVAZIONE DEI DOCUMENTI AVENTI AD OGGETTO LA CORRELAZIONE TRA L'ATTIVITA' URBANISTICO-EDILIZIA E GLI ASPETTI LEGATI AL TEMA DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE, DENOMINATI "QUADERNI DELLA MOBILITA'

Su proposta dell'Assessore alla Mobilità e Traffico, Anna Maria Dagnino;

Premesso:

- che il Codice della Strada e le altre norme di settore correlate dettano prescrizioni, per le valutazioni di merito, relativamente alle scelte da attuare in sede di esame di progetti inerenti lo sviluppo dell'attività edificatoria intesa sia come nuove opere sia come modificazione del tessuto infrastrutturale ed edilizio esistente;
- la Civica Amministrazione ritiene opportuno strutturare e disciplinare i giudizi che gli uffici sono tenuti ad emettere in fase di esame dei progetti in relazione agli argomenti di competenza secondo linee coerenti;

Ritenuto che:

- l'insieme della normativa vigente e degli strumenti pianificatori a disposizione nel campo della pianificazione e regolazione della mobilità lascino margini di interpretazione relativamente alle scelte da attuare che non consentono una adeguata ed uniforme pianificazione, progettazione e valutazione degli interventi da mettere in atto nell'ambito della mobilità e della regolamentazione del traffico quotidiano;
- sia possibile effettuare una politica della mobilità urbana efficace anche operando all'interno dei piani esistenti, superando i limiti formali con l'introduzione di misure adeguate, facendo ricorso anche allo strumento del "Regolamento Viario";
- il Regolamento Viario, come strumento operativo, è previsto nelle "Direttive per la redazione e attuazione dei piani urbani del traffico" (Gazzetta Ufficiale del 24 giugno 1995);

Atteso che, al fine di pervenire ad una unica proposta di Regolamento Viario, occorre sviluppare le linee di indirizzo in ordine alle seguenti tematiche:

- Componenti di traffico ammesse
- Dimensioni della sosta su sede stradale
- Caratteristiche geometriche della sezione trasversale
- Caratteristiche geometriche del tracciato
- Caratteristiche geometriche delle intersezioni stradali urbane
- Interventi per la moderazione del traffico
- Disciplina per le altre occupazioni delle sedi stradali

- lo strumento del Regolamento Viario, anche per i compiti che ad esso attribuisce il legislatore, verrà costruito come un repertorio di linee guida per la classificazione, progettazione, gestione e riqualificazione dello spazio stradale;

Ritenuto pertanto:

- di costruire il Regolamento Viario attraverso la stesura di “Quaderni di Mobilità” nell’ambito della tematiche sopra evidenziate che svilupperanno nel dettaglio le prescrizioni per la progettazione e gestione dello spazio stradale
- di dover procedere alla stesura di “Quaderni della Mobilità” costituiti da un insieme di documenti operativi “monotematici” che hanno il compito di analizzare nel dettaglio e fornire prescrizioni nell’ambito delle tematiche trattate che faranno parte del “Regolamento Viario” :
 - Componenti di traffico ammesse
 - Dimensioni della sosta su sede stradale
 - Caratteristiche geometriche della sezione trasversale
 - Caratteristiche geometriche del tracciato
 - Caratteristiche geometriche delle intersezioni stradali urbane
 - Interventi per la moderazione del traffico
 - Disciplina per le altre occupazioni delle sedi stradali

Atteso, nello specifico, di dover procedere all’approvazione dei seguenti Quaderni:

- “LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DELLE VERIFICHE DI IMPATTO TRASPORTISTICO”, che definisce le linee guida da seguirsi nella redazione delle valutazioni trasportistiche dei progetti riguardanti tutti gli interventi che comportino la realizzazione di nuovi parcheggi, o insediamenti di funzioni attrattive di traffico, sull’intero territorio comunale se non già disciplinate da specifiche e separate norme, e che potrà costituire parte del capitolo del Regolamento Viario relativo alle “Componenti di traffico ammesse sulle diverse tipologie di strada”;
- “LINEE GUIDA PER IL DIMENSIONAMENTO DEGLI STALLI DI SOSTA SUL SUOLO PUBBLICO”, da applicare su tutto il territorio comunale, laddove esista la necessità di delimitare gli stalli di sosta pubblici sulle strade esistenti a prescindere dalla loro regolamentazione (sosta libera, riservata – escluso i disabili, e a pagamento) e che potrà costituire parte fondamentale del capitolo del Regolamento Viario relativo alle “Dimensioni della sosta sulla sede stradale”

Visti:

- il Codice della Strada con particolare riferimento agli artt. 1-2-3-4-11-12-, al Capo I del Titolo II, agli artt. 35-37;
- il D.P.R. 16-12-1992, n. 495 con particolare riferimento agli artt. 2-3-4-5-8-25-26-27-28-29-44-45-46-60-61-75;
- il D.M. n. 6792 del 5 novembre 2011 del Ministero Infrastrutture e Trasporti inerente le norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade;

- il D.M. n. 1699 del 19 aprile 2006 del Ministero Infrastrutture e Trasporti inerente le norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali;
- il P.U.C. 2000 tutt'ora vigente approvato con D.C.R. n. 44 in data 10-3-2000 per le parti inerenti gli aspetti della mobilità e della circolazione stradale;
- il P.U.C. 2011 adottato con delibera di C.C. n. 92 in data 7-12-2011 per le parti inerenti gli aspetti della mobilità e della circolazione stradale e con particolare riferimento all'art. 17 delle Norme Generali e ai Principi Fondativi del Piano contenuti nella relazione descrittiva dell'apparato normativo;
- la Legge Regionale n. 1/2007 e la conseguente D.C.R. n. 18 del 8-5-2007 avente ad oggetto gli indirizzi e i criteri di programmazione commerciale ed urbanistica;

Visti gli allegati pareri in ordine alla regolarità tecnica e contabile del presente provvedimento espressi rispettivamente dal Responsabile del Servizio competente e dal Responsabile di Ragioneria, nonché l'attestazione sottoscritta dal Responsabile del Servizio Finanziario ed il parere di legittimità espresso dal Segretario Generale;

La Giunta, previa regolare votazione, all'unanimità
D E L I B E R A

1. di approvare per i motivi sopra esposti e con decorrenza immediata i primi Quaderni operativi, allegati al presente provvedimento quale parte integrante, denominati:
 - Quaderno numero 1:
“LINEE GUIDA PER LA REDAZIONE DELLE VERIFICHE DI IMPATTO TRASPORTISTICO”
 - Quaderno numero 2:
“LINEE GUIDA PER IL DIMENSIONAMENTO DEGLI STALLI DI SOSTA SUL SUOLO PUBBLICO”
2. di dare atto che con successivi provvedimenti verranno approvati i quaderni:
 - Caratteristiche geometriche della sezione trasversale;
 - Caratteristiche geometriche del tracciato;
 - Caratteristiche geometriche delle intersezioni stradali urbane;
 - Interventi per la moderazione del traffico;
 - Disciplina per le altre occupazioni delle sedi stradali;

nell'ambito delle più ampie tematiche che saranno sviluppate dal Regolamento Viario;
3. di dare mandato alla Direzione Mobilità – Settore Pianificazione per gli adempimenti conseguenti necessari per l'attuazione dei provvedimenti contenuti nel presente atto avvalendosi del supporto delle altre aree competenti;
4. di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile.

Attesa l'urgenza di provvedere la Giunta, previa regolare votazione, all'unanimità dichiara immediatamente eseguibile il presente provvedimento ai sensi dell'art. 134 - comma 4 - del T.U. D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267.

Il Sindaco	Il Segretario Generale
Marco Doria	Vincenzo del Regno



COMUNE DI GENOVA

CODICE UFFICIO: 125 3 0

Proposta di Deliberazione N. 2012-DL-457 DEL 30/11/2012

OGGETTO: APPROVAZIONE DEI DOCUMENTI AVENTI AD OGGETTO LA CORRELAZIONE TRA L'ATTIVITA' URBANISTICO-EDILIZIA E GLI ASPETTI LEGATI AL TEMA DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE, DENOMINATI "QUADERNI DELLA MOBILITA'

ELENCO ALLEGATI PARTE INTEGRANTE

1. QUADERNO NUM. 1 Linee Guida per la redazione delle verifiche di impatto trasportistico
2. QUADERNO NUM. 2 Linee Guida per il dimensionamento degli stalli di sosta sul suolo pubblico

Il Dirigente
Dott.ssa Lidia Bocca



COMUNE DI GENOVA

QUADERNO NUM. 1

Linee Guida
per la redazione delle verifiche
di impatto trasportistico

27 giugno 2012

Direzione Mobilità – Settore Pianificazione

Via di Francia, 1 - 16149 Genova - XI° piano
Tel. ++39 010.5577811-77138 Fax ++39 010.5577852
E-mail: direzionemobilita@comune.genova.it



INDICE

1 Premessa.....	3
2 Ambito di applicazione.....	4
3 Normativa di riferimento.....	4
4 Regole generali presenti nella normativa vigente.....	4
5 Definizione delle tipologie di intervento.....	5
6 Contenuti della verifica di traffico.....	6
6.1 Definizione dell'area di studio e caratteristiche del rilievo.....	6
6.2 Rilievo dei dati di traffico.....	9
6.3 Verifica della capacità.....	9

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1: coefficiente per la larghezza della corsia.....	10
Tabella 2: coefficiente per il transito dei mezzi pesanti.....	11
Tabella 3: coefficiente per la pendenza della strada.....	11
Tabella 4: coefficiente per la presenza di sosta in piattaforma.....	12
Tabella 5: coefficiente per la la presenza di fermate trasporto pubblico.....	12



1 Premessa

Lo studio della mobilità veicolare costituisce un elemento di sempre maggiore rilievo nella pianificazione degli interventi sul territorio.

Infatti negli ultimi anni il sempre crescente aumento della domanda di mobilità ha dato risalto all'importanza della funzionalità dell'infrastruttura viaria. In particolare l'offerta di reti stradali debitamente progettate e dimensionate sulla base dei carichi previsti è diventata una necessità primaria per la vivibilità della città e la sostenibilità dei trasporti.

A conforto di questa tesi soltanto nel 2001 e nel 2006 sono entrate in vigore rispettivamente le normative sulla costruzione delle nuove strade e delle nuove intersezioni, normative anticipate con il Codice della Strada del 1992.

Naturalmente anche gli strumenti urbanistici tengono conto del ruolo di rilievo che le viabilità assolvono nella tessitura della città, prescrivendo puntuali indicazioni e prescrizioni al fine di garantire la tutela delle infrastrutture nella regolamentazione dell'attività edificatoria.

Un altro aspetto che è oggetto di pressante richiesta è la disponibilità di spazi di parcheggio pubblici, privati ed a servizio di attività commerciali. In particolare con l'avvento delle grandi e medie strutture di vendita che prevedono ampi spazi di parcheggio per la clientela, si sono venuti ad avere poli di attrazione capaci di condizionare significativamente il comportamento dell'utenza con riflessi importanti sulla mobilità veicolare.

A tale proposito la Regione Liguria con Deliberazione del Consiglio Regionale n.18 del 8-5-2007, in attuazione della L.R. 1/2007, ha prescritto l'obbligo di condurre una verifica trasportistica per le strutture commerciali con dotazioni di parcheggio superiori alle 150 unità dettandone le modalità di realizzazione.

In analogia, ma riferendosi più generalmente ai parcheggi privati e pertinenziali si collocano anche la prescrizione del P.U.C. 2000 ove le norme contenute negli artt. BA10 e 51.7 bis richiedono la verifica sul traffico per gli interventi che riguardano la realizzazione di autorimesse e parcheggi pertinenziali.

Anche il nuovo P.U.C. 2011 (adottato con delibera di C.C. numero 92 in data 7-12-2011) all'art. 17 richiede la verifica sul traffico per gli interventi che prevedono la realizzazione di un numero di parcheggi superiore alle 50 unità o insediamenti commerciali con S.N.V. (superficie netta di vendita) superiore a 1000 mq.

Con il presente documento la Civica Amministrazione intende definire le Linee Guida per la redazione delle Verifiche di Impatto Trasportistico in modo tale da strutturare e disciplinare i contenuti e le modalità di redazione che i proponenti sono tenuti a rispettare in fase di presentazione dei progetti.



2 Ambito di applicazione

Le presenti linee guida sono da seguirsi nella redazione delle valutazioni trasportistiche dei progetti riguardanti tutti gli interventi che comportino la realizzazione di nuovi parcheggi, o insediamenti di funzioni attrattive di traffico, sull'intero territorio comunale se non già disciplinate da specifiche e separate norme.

3 Normativa di riferimento

- Il Piano Urbanistico Comunale 2000 (vigente);
- Il Piano Urbanistico Comunale 2011, adottato con Delibera di C.C. in data 7-12-2011
- Legge Regionale 1 del 2 gennaio 2007 “Testo unico in materia di commercio”;
- Delibera di Consiglio Regionale – Assemblea Legislativa della Liguria 08.05.2007 n. 18 “Approvazione degli indirizzi e criteri di programmazione commerciale ed urbanistica del commercio al dettaglio in sede fissa, in attuazione del Testo Unico in materia di commercio – Legge Regionale 2 gennaio 2007, n. 1
- Nuovo Codice della Strada D. Lgs n. 285/92

4 Regole generali presenti nella normativa vigente

Gli articoli 51.7 bis e la norma BA 10 del P.U.C. 2000 tutt'ora vigente, prevedono che la realizzazione di parcheggi sia subordinata ad una verifica sul traffico commisurata all'entità dell'intervento

Il nuovo P.U.C. 2011, adottato con Delibera di C.C. in data 7-12-2011 contiene i seguenti indirizzi e prescrizioni:

- A) all'art. 17 delle Norme Generali: i progetti che prevedono una capacità di parcheggio superiore a 50 posti auto devono essere corredati da uno studio di traffico esteso ad un ambito territoriale significativo, che dimostri la capacità della rete infrastrutturale di supportare i carichi di traffico indotti dall'intervento proposto;
- B) al punto 3.3 dell'art. 17 delle Norme Generali: le attività commerciali con S.N.V superiore a mq. 1000 devono produrre una verifica di impatto sulla viabilità, attraverso uno studio di traffico esteso ad un ambito territoriale significativo che dimostri la capacità della rete infrastrutturale di supportare i carichi di traffico indotti dall'insediamento proposto;



-
- C) il documento “relazione descrittiva dell’apparato normativo” – punto 6 dei Principi Fondativi del Piano – : si prefigge di limitare la costruzione di nuove strade e di nuovi parcheggi in città, quest’ultimi considerati quali attrattori di traffico;

Infine la legge regionale sul commercio e la conseguente Deliberazione del Consiglio Regionale n.18 del 8-5-2007 avente ad oggetto gli indirizzi e i criteri di programmazione commerciale ed urbanistica detta, al paragrafo 9, le modalità con cui devono essere redatte le verifiche di impatto sulla viabilità per le strutture di vendita con numero di parcheggi pertinenziali superiore a 150 posti auto.

5 Definizione delle tipologie di intervento

Stante la normativa vigente citata nei paragrafi precedenti, le verifiche di traffico vengono classificate nelle seguenti 9 tipologie in funzione del numero di parcheggi previsti nell’intervento oggetto di studio e della destinazione privata o commerciale:

1. Parcheggi privati, a rotazione o di attività commerciali con capacità di parcheggio sino a 50 veicoli equivalenti;
2. Parcheggi privati con capacità di parcheggio da 51 a 100 veicoli equivalenti;
3. Parcheggi privati con capacità di parcheggio da 101 a 150 veicoli equivalenti;
4. Parcheggi privati con capacità di parcheggio oltre i 150 veicoli equivalenti, (esclusi i parcheggi pertinenziali delle strutture di vendita per i quali opera la Delibera di Consiglio Regionale 18/2007);
5. Parcheggi a rotazione con capacità di parcheggio da 51 a 150 veicoli equivalenti;
6. Parcheggi a rotazione con capacità di parcheggio oltre i 150 veicoli equivalenti;
7. Parcheggi privati di attività commerciali con capacità di parcheggio da 51 a 150 o S.N.V. superiore a mq. 1000;
8. Parcheggi privati di attività commerciali in numero superiore a 150 posti auto, per i quali rimangono valide le norme contenute nel paragrafo 9 della D.C.R. n. 18/07;
9. Parcheggi di insediamenti polivalenti con destinazioni miste (privato/rotazione/commerciale).



6 Contenuti della verifica di traffico

Le verifiche di traffico devono contenere:

- A. Delimitazione dell'area di studio;
- B. Grafo della rete attuale interessata dall'intervento in esame
- C. Definizione degli scenari di progetto e simulazione di quello ritenuto più impattante.
- D. Dati numerici dei transiti veicolari (una copia dei dati, suddivisa con cadenza di 1 ora, dovrà essere fornita su supporto digitale con file compatibile con il formato Microsoft Excel) rilevati come dettagliato nel paragrafo successivo;
- E. Stima dei carichi aggiuntivi dovuti al nuovo insediamento/intervento
- F. Descrizione della metodologia di simulazione impiegata, con particolare riferimento a:
 - Modello utilizzato
 - Descrizione della domande e dell'offerta
 - Stima dei carichi
- G. Verifica dei livelli di servizio di archi e nodi interessati nella situazione ante e post intervento
- H. Individuazione delle eventuali criticità della rete ipotizzate a seguito dell'insediamento delle attività a progetto
- I. Determinazione delle soluzioni, debitamente progettate e documentate, atte a mitigare tali criticità.

6.1 Definizione dell'area di studio e caratteristiche del rilievo

Il presente paragrafo indica, per ognuna delle nove tipologie definite, l'area di studio, la rete stradale da considerare e i rilievi di traffico da effettuarsi.

La campagna di rilievo dovrà essere condotta nel periodo scolastico.

I) Parcheggi privati, a rotazione o di attività commerciali con capacità di parcheggio sino a 50 veicoli equivalenti

La verifica dovrà illustrare esclusivamente la posizione degli "accessi" a servizio del parcheggio - come definiti dagli artt. 22 del Codice della Strada e 44 del D.P.R. 495/92 - e dovrà dimostrare che gli stessi posseggano i requisiti di cui agli articolo 45 e 46 del D.P.R. 495/92 rispettivamente se fuori o dentro il centro abitato.



II) Parcheggi privati con capacità di parcheggio da 51 a 100 veicoli equivalenti

In aggiunta ai contenuti di cui al punto I), dovrà essere condotta una verifica della capacità dell'arco stradale su cui affacciano gli accessi al parcheggio sulla base di una campagna di rilievi recenti (entro 12 mesi dalla presentazione del progetto).

I rilievi dovranno riferirsi ad una giornata ferial tipo (martedì mercoledì, giovedì) desunta attraverso campagne di rilievo effettuate in tre diverse giornate nelle fasce orarie 7,00/9,00 e 17,00/20,00.

L'esito dello studio non dovrà determinare una capacità residua inferiore a 0,05.

III) Parcheggi privati con capacità di parcheggio da 101 a 150 veicoli equivalenti

In aggiunta ai contenuti di cui al punto I), dovrà essere condotta una verifica della capacità dell'arco stradale su cui affacciano gli accessi al parcheggio e dei nodi contigui sulla base di una campagna di rilievi recenti (entro 12 mesi dalla presentazione del progetto).

I rilievi dovranno riferirsi ad una giornata ferial tipo (martedì mercoledì, giovedì) desunta attraverso campagne di rilievo effettuate in tre diverse giornate nelle fasce orarie 7,00/9,00 e 17,00/20,00.

L'esito dello studio non dovrà determinare una capacità residua inferiore a 0,05.

IV) Parcheggi privati con capacità di parcheggio oltre i 150 veicoli equivalenti (esclusi i parcheggi pertinenziali delle strutture di vendita per i quali opera la Delibera di Consiglio Regionale 18/2007).

In aggiunta ai contenuti di cui al punto I), dovrà essere condotta una verifica della capacità degli archi stradali e nodi compresi in un intorno del parcheggio a progetto del raggio di 500 m e che si prevede possano costituire la principale rete viaria utilizzata dai fruitori del parcheggio sulla base di una campagna di rilievi recenti (entro 12 mesi dalla presentazione del progetto).

I rilievi dovranno riferirsi ad una giornata ferial tipo (martedì mercoledì, giovedì) e ad un sabato tipo desunti attraverso campagne di rilievo effettuate in tre diverse giornate nella fascia oraria 7,00/20,00.

L'esito dello studio non dovrà determinare una capacità residua inferiore a 0,05.

V) Parcheggi a rotazione con capacità di parcheggio da 51 a 150 veicoli equivalenti:

In aggiunta ai contenuti di cui al punto I), dovrà essere condotta una verifica della capacità dell'arco stradale su cui affacciano gli accessi al parcheggio e dei nodi contigui sulla base di una campagna di rilievi recenti (entro 12 mesi dalla presentazione del progetto).

I rilievi dovranno riferirsi ad una giornata ferial tipo (martedì mercoledì, giovedì) e ad un sabato tipo desunti attraverso campagne di rilievo effettuate in tre diverse giornate nella fascia oraria 7,00/20,00.

L'esito dello studio non dovrà determinare una capacità residua inferiore a 0,05.



VI) Parcheggi a rotazione con capacità di parcheggio oltre i 150 veicoli equivalenti: In aggiunta ai contenuti di cui al punto I), dovrà essere condotta una verifica della capacità degli archi stradali e nodi compresi in un intorno del parcheggio a progetto del raggio di 500 m e che si prevede possano costituire la principale rete viaria utilizzata dai fruitori del parcheggio sulla base di una campagna di rilievi recenti (entro 12 mesi dalla presentazione del progetto).

I rilievi dovranno riferirsi ad una giornata ferialo tipo (martedì mercoledì, giovedì) e ad un sabato tipo desunti attraverso campagne di rilievo effettuate in tre diverse giornate nella fascia oraria 7,00/20,00.

L'esito dello studio non dovrà determinare una capacità residua inferiore a 0,05.

VII) Parcheggi privati di attività commerciali con capacità di parcheggio da 51 a 150 o S.N.V. superiore a mq. 1000.

In aggiunta ai contenuti di cui al punto I), dovrà essere condotta una verifica di impatto sulla viabilità secondo i seguenti criteri:

Verifica a livello di rete

Dovrà essere condotta una verifica della capacità degli archi stradali e nodi compresi in un intorno dell'accesso principale al parcheggio della struttura di vendita a progetto del raggio di 1 km e che si prevede possano costituire la principale rete viaria utilizzata dai fruitori dell'attività commerciale sulla base di una campagna di rilievi recenti (entro 12 mesi dalla presentazione del progetto).

Il flusso orario veicolare da considerare per la verifica è dato dalla somma di:

- portata oraria di servizio (massimo valore medio orario calcolato su almeno 3 rilevazioni recenti effettuate nella fascia oraria diurna di sabato)
- traffico orario addizionale convenzionalmente posto pari a:
 - 90% della globale effettiva dotazione di parcheggi della struttura commerciale, considerato quale traffico in arrivo al parcheggio della struttura commerciale
 - 90% della globale effettiva dotazione di parcheggi della struttura commerciale, considerato quale traffico in uscita al parcheggio della struttura commerciale

L'esito dello studio non dovrà determinare una capacità residua inferiore a 0,05.

Verifica delle puntuali condizioni di accessibilità

Le aree di sosta (parcheggi per la clientela e spazi riservati alla movimentazione delle merci) della struttura commerciale e dei servizi ad essa correlati devono essere opportunamente raccordate alla viabilità, in modo tale da non determinare, nelle situazioni di massimo utilizzo, condizioni di intralcio alla circolazione con particolare riferimento alla formazione di code sulla sede stradale destinata alla circolazione. La verifica deve analizzare gli innesti tra viabilità interna all'insediamento commerciale e rete esterna e dimostrare che esse non determinino condizioni di intralcio alla circolazione. In tal senso dovranno essere adottati anche tutti i disponibili accorgimenti tecnologici volti a mitigare le eventuali criticità.



VIII) Parcheggi privati di attività commerciali in numero superiore a 150 posti auto: valgono le norme contenute nel paragrafo 9 della D.C.R. n. 18/07.

L'esito dello studio non dovrà determinare una capacità residua inferiore a 0,05.

IX) Parcheggi di insediamenti polivalenti con destinazioni miste (privato/rotazione/commerciale)

Dovrà essere scelta la verifica che risulti maggiormente restrittiva tra quelle riguardanti le destinazioni dei parcheggi a progetto. Nella simulazione dello scenario di progetto dovrà essere compresa l'intera dotazione di parcheggi prevista nella struttura polivalente.

I rilievi dovranno riferirsi ad una giornata feriale tipo (martedì mercoledì, giovedì) e ad un sabato tipo desunti attraverso campagne di rilievo effettuate in tre diverse giornate nella fascia oraria 7,00/20,00.

L'esito dello studio non dovrà determinare una capacità residua inferiore a 0,05.

6.2 Rilievo dei dati di traffico

Il rilievo, da eseguirsi entro 12 mesi dalla presentazione del progetto e secondo le modalità indicate al punto 6.1, dovrà essere condotto manualmente o con metodi automatici purché tali da consentire la differenziazione delle tipologie veicolari che dovranno essere rese equivalenti secondo il seguente rapporto:

- Motocicli/Ciclomotori : 0,33 veicoli equivalenti
- Autovetture : 1 veicolo equivalente
- Autocarri (< 3,5 t) : 1 veicolo equivalente
- Bus/Mezzi Pesanti : 2,5 veicoli equivalenti

6.3 Verifica della capacità

Per ogni sezione stradale e per ogni senso di marcia oggetto di studio dovrà essere determinata la capacità teorica, al fine di calcolare l'indice di saturazione nello stato attuale e nello scenario di progetto.

Il rapporto Q/C (Q flusso rilevato, C capacità teorica) nello scenario di progetto dovrà essere inferiore o uguale a 0.95 (capacità residua non inferiore a 0.05).

A titolo di riferimento può essere utilizzata la seguente espressione (fonte HCM)

$$C = C_0 \cdot N \cdot F_W \cdot F_{HV} \cdot F_G \cdot F_P \cdot F_{BB}$$



con

- C0 = Flusso di saturazione (si assuma 1900 veicoli eq./h)
N = Numero delle corsie (per senso di marcia)
FW = Coefficiente per la larghezza della corsia
FHV = Coefficiente per il transito di mezzi pesanti
FG = Coefficiente per la pendenza della strada
FP = Coefficiente per la presenza di sosta in piattaforma
FBB = Coefficiente per la presenza di fermate BUS

Determinati con le seguenti tabelle:

Larghezza (m)	F_W
2,4	0,867
2,7	0,900
3,0	0,933
3,4	0,967
3,7	1,000
4,0	1,033
4,3	1,067
4,6	1,100
5,0	1,133

Tabella 1: coefficiente per la larghezza della corsia



% Veicoli pesanti sul totale	F_{HV}
0	1,000
2	0,980
4	0,962
6	0,943
8	0,926
10	0,909
15	0,870
20	0,833
25	0,800
30	0,769
35	0,741
40	0,714
45	0,690
50	0,667
75	0,571
100	0,500

Tabella 2: coefficiente per il transito dei mezzi pesanti

Pendenza (%)		F_G
	-6	1,030
	-4	1,020
	-2	1,010
Pianura	0	1,000
	2	0,990
	4	0,980
	6	0,970
	8	0,960
	10	0,800

Tabella 3: coefficiente per la pendenza della strada



N. Corsie	Numero di manovre di parcheggio / ora					
	no park	0	10	20	30	40
	F_P					
1	1,000	0,900	0,850	0,800	0,750	0,700
2	1,000	0,950	0,925	0,900	0,875	0,850
3	1,000	0,967	0,950	0,933	0,917	0,900

Tabella 4: coefficiente per la presenza di sosta in piattaforma

N. Corsie	Numero di fermate bus / ora				
	0	10	20	30	40
	F_{BB}				
1	1,000	0,960	0,920	0,880	0,840
2	1,000	0,980	0,960	0,940	0,920
3	1,000	0,987	0,973	0,960	0,947

Tabella 5: coefficiente per la la presenza di fermate trasporto pubblico



COMUNE DI GENOVA

**Comune di Genova
Direzione Mobilità**

QUADERNO NUM. 2

**Linee Guida
per il dimensionamento
degli stalli di sosta sul suolo pubblico**

Ottobre 2012



INDICE

<u>1. Premessa.....</u>	<u>3</u>
<u>2. Ambito di applicazione.....</u>	<u>3</u>
<u>3. Normativa di riferimento.....</u>	<u>4</u>
<u>4. Regole generali presenti nella normativa vigente.....</u>	<u>4</u>
<u>5. Dimensioni minime degli stalli di sosta su strada.....</u>	<u>5</u>
<u>6. Dimensioni degli stalli di sosta su strada per ciclomotori e motocicli....</u>	<u>9</u>
<u>7. Dimensioni minime della larghezza del percorso pedonale continuo e <u> protetto adiacente ai parcheggi.....</u></u>	<u>10</u>
<u>8. Dimensioni degli stalli di sosta per carico - scarico merci.....</u>	<u>10</u>
<u>9. Dimensioni degli stalli di fermata per servizio di noleggio con <u> conducente per trasporto di persone “ bus turistici”.....</u></u>	<u>11</u>
<u>Glossario.....</u>	<u>13</u>
<u>Bibliografia.....</u>	<u>14</u>



1. Premessa

Il presente documento ha lo scopo di fornire indicazioni tecniche – dimensionali per la tracciatura degli stalli di sosta sul territorio comunale, siano essi in regime libero, tariffato o riservato.

Il documento si compone di due parti, la prima normativa-descrittiva e la seconda tecnico-grafica elaborata in forma di schede con disegni quotati.

Gli stalli presi in esame sono relativi ad autovetture, motocicli e ciclomotori, veicoli adibiti al trasporto di cose ed autobus adibiti al servizio di noleggio con conducente per il trasporto di persone.

Indipendentemente, quindi, dalle politiche di pianificazione della mobilità e valutazioni di soluzioni strutturali di parcheggi intermodali, per residenti, a rotazione, ecc. che comunque verranno valutate dall'Amministrazione, questo studio ha l'obiettivo di inserire nella viabilità urbana attuale, a servizio dei cittadini, degli stalli di sosta di dimensioni conformi alla normativa vigente e rispondenti agli standard.

Dalla lettura della normativa di Settore, sono scaturite sia le dimensioni standard, da applicare nella generalità dei casi, sia le dimensioni minima degli stalli, da applicare nei contesti esistenti, ove la particolare conformazione geomorfologia del territorio con la presenza di strade spesso tortuose e/o di ridotte dimensioni non consente la piena applicazione delle dimensioni standard.

Per quanto non citato espressamente in queste linee guida si rimanda alla normativa di Settore.

2. Ambito di applicazione

L'ambito di applicazione è costituito da tutto il territorio comunale, laddove esista la necessità di delimitare gli stalli di sosta pubblici sulle strade a prescindere dalla loro regolamentazione (sosta libera, riservata – escluso disabili, a pagamento).

Le presenti disposizioni trovano applicazione nei seguenti casi:

- stalli individuati e collocati su porzioni stradali precedentemente adibite a funzioni diverse dalla sosta;
- stalli derivanti da una progettazione unitaria che, seppur riguardante una porzione di sede stradale precedentemente adibita in parte alla funzione di sosta, ridisegna gli stalli o in posizione diversa rispetto a quella esistente o destinandoli a diversa categoria veicolare.



- stalli su nuovi tronchi stradali e/o derivanti da adeguamento strutturale di tronchi stradali esistenti.

3. Normativa di riferimento

- D.Lgs.n.285/92 nuovo Codice della Strada e successive modifiche e integrazioni
- Regolamento di esecuzione e attuazione del n.C.d.S. n.495/92
- C.N.R. 60 /1978 “ Norme sulle caratteristiche geometriche e di traffico delle strade urbane”
- Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico
- Norme per l’abbattimento delle barriere architettoniche:
 - D.P.R. n. 503 /96 “Regolamento recante norme per l’eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici”
 - Decreto del Ministro dei Lavori pubblici n. 236 /89 “ Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l’accessibilità, l’adattabilità e la visitabilità di edifici privati e di edilizia residenziale pubblica, ai fini del superamento e dell’eliminazione delle barriere architettoniche”
- D.M. 05 novembre 2001 “ Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”
- Regione Liguria “Linee di indirizzo per l’accessibilità urbana”
- Legge n.214 del 01 agosto 2003
- D.M. 22 aprile 2004 “Modifica del Decreto 5 novembre 2001, n.6792”
- Bozza – Norma per gli interventi di adeguamento delle strade esistenti 21 marzo 2006

4. Regole generali presenti nella normativa vigente

L’art. 157 del n.C.d.S. afferma la legittimità della sosta dei veicoli il più vicino possibile al margine destro della carreggiata, parallelamente ad esso e secondo il senso di marcia, e afferma che qualora non esista marciapiede rialzato, deve essere lasciato uno spazio sufficiente per il transito dei pedoni, comunque non inferiore ad un metro.

Il comma 4 afferma che nelle strade a senso unico di marcia la sosta è consentita anche lungo il margine sinistro della carreggiata, purchè rimanga spazio sufficiente al transito almeno di una fila di veicoli e comunque non inferiore a tre metri di larghezza.



L'art. 158 afferma tra le altre cose che la sosta è vietata, nei centri abitati, sulla corrispondenza delle aree di intersezione ed in prossimità delle stesse a meno di 5 metri dal prolungamento del bordo più vicino della carreggiata trasversale, *salvo diversa segnalazione*; la sosta è vietata in prossimità ed in corrispondenza di segnali stradali verticali e semaforici in modo da occultarne la vista, nonché in corrispondenza dei segnali orizzontali di preselezione e lungo le corsie di canalizzazione.

Sempre l'art. 158 cita il divieto di sosta sui marciapiedi, salvo diversa segnalazione, e sulle banchine salvo diversa segnalazione.

L'articolo 40 comma 7 del nuovo Codice della Strada riporta che nel Regolamento sono stabilite norme per le forme, le dimensioni, i colori, i simboli e le caratteristiche dei segnali stradali orizzontali, nonché le loro modalità di applicazione.

L'art. 149 del Regolamento di Esecuzione ed Attuazione del nuovo Codice della Strada definisce come devono essere le strisce di delimitazione degli stalli di sosta

L'art. 47 del NCdS definisce la classificazione dei veicoli in conformità alle categorie internazionali

5. Dimensioni minime degli stalli di sosta su strada

Secondo il n. C.d.S. la delimitazione degli stalli di sosta è regolamentata attraverso la fig.II444 art.149 del Regolamento, in cui viene definita la sosta longitudinale o parallela al marciapiede, stalli di sosta a spina o a 45° e stalli di sosta a pettine.

L'art. 149 prescrive:

1. La delimitazione degli stalli di sosta è effettuata mediante il tracciamento sulla pavimentazione di strisce della larghezza di 12 cm formanti un rettangolo, oppure con strisce di delimitazione ad L o a T, indicanti l'inizio, la fine o la suddivisione degli stalli entro i quali dovrà essere parcheggiato il veicolo.
2. La delimitazione degli stalli di sosta mediante strisce (fig. II.444) è obbligatoria ovunque gli stalli siano disposti a spina (con inclinazione di 45° rispetto all'asse della corsia adiacente agli stalli) ed a pettine (con inclinazione di 90° rispetto all'asse della corsia adiacente agli stalli); è consigliata quando gli stalli sono disposti longitudinalmente (parallelamente all'asse della corsia adiacente agli stalli).
3. Gli stalli di sosta riservati alle persone invalide devono essere delimitati da strisce gialle e contrassegnati sulla pavimentazione dall'apposito simbolo; devono, inoltre, essere affiancati da uno spazio libero necessario per consentire l'apertura dello sportello del veicolo nonché la manovra di entrata e di uscita dal veicolo, ovvero per consentire l'accesso al marciapiede ([figure II.445/a](#), [II.445/b](#), [II.445/c](#)).

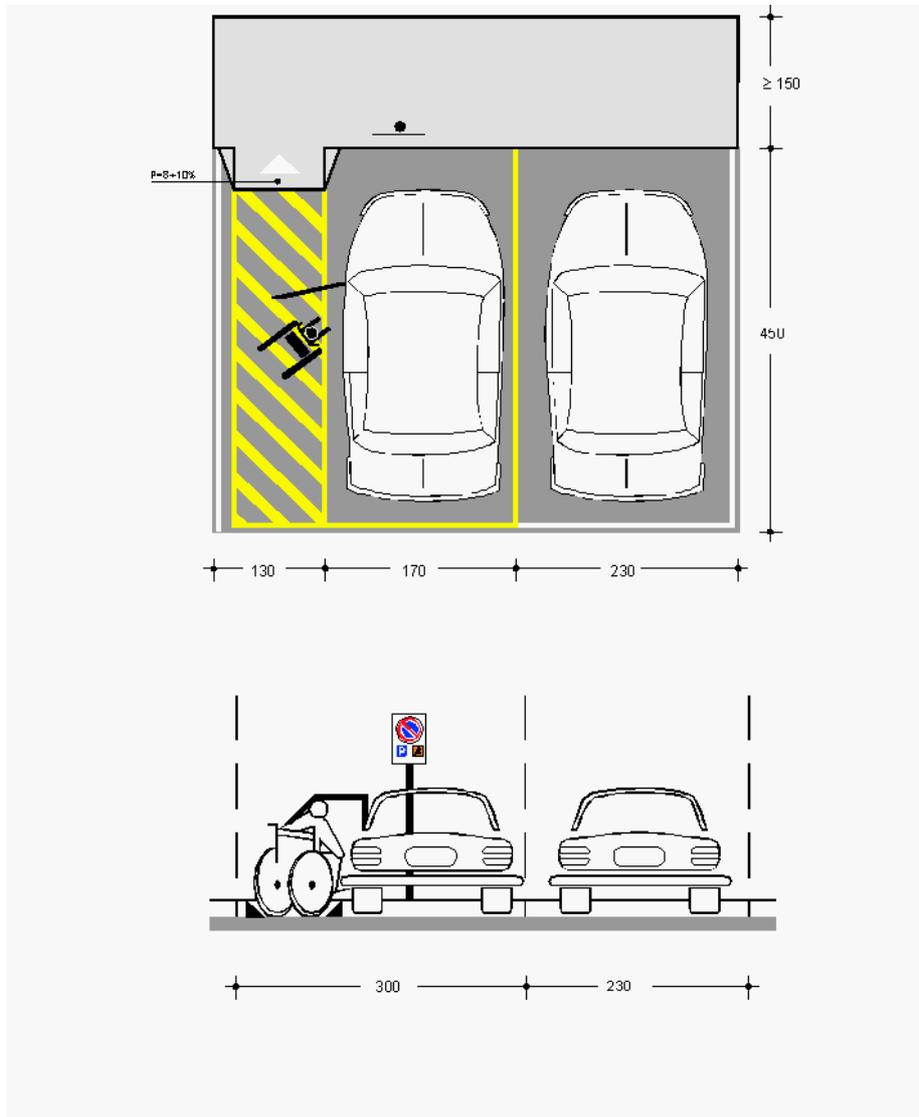


Figura II 445/a Art. 149

**DELIMITAZIONE DEGLI STALLI DI SOSTA RISERVATA AGLI INVALIDI
(dimensioni in centimetri)**

Caratteristiche e dimensioni minime di uno stallone di sosta riservato agli invalidi con uno spazio libero laterale (sinistro o destro) necessario alla completa apertura della portiera anteriore e alla manovra di entrata e di uscita della persona con limitazione di movimento.

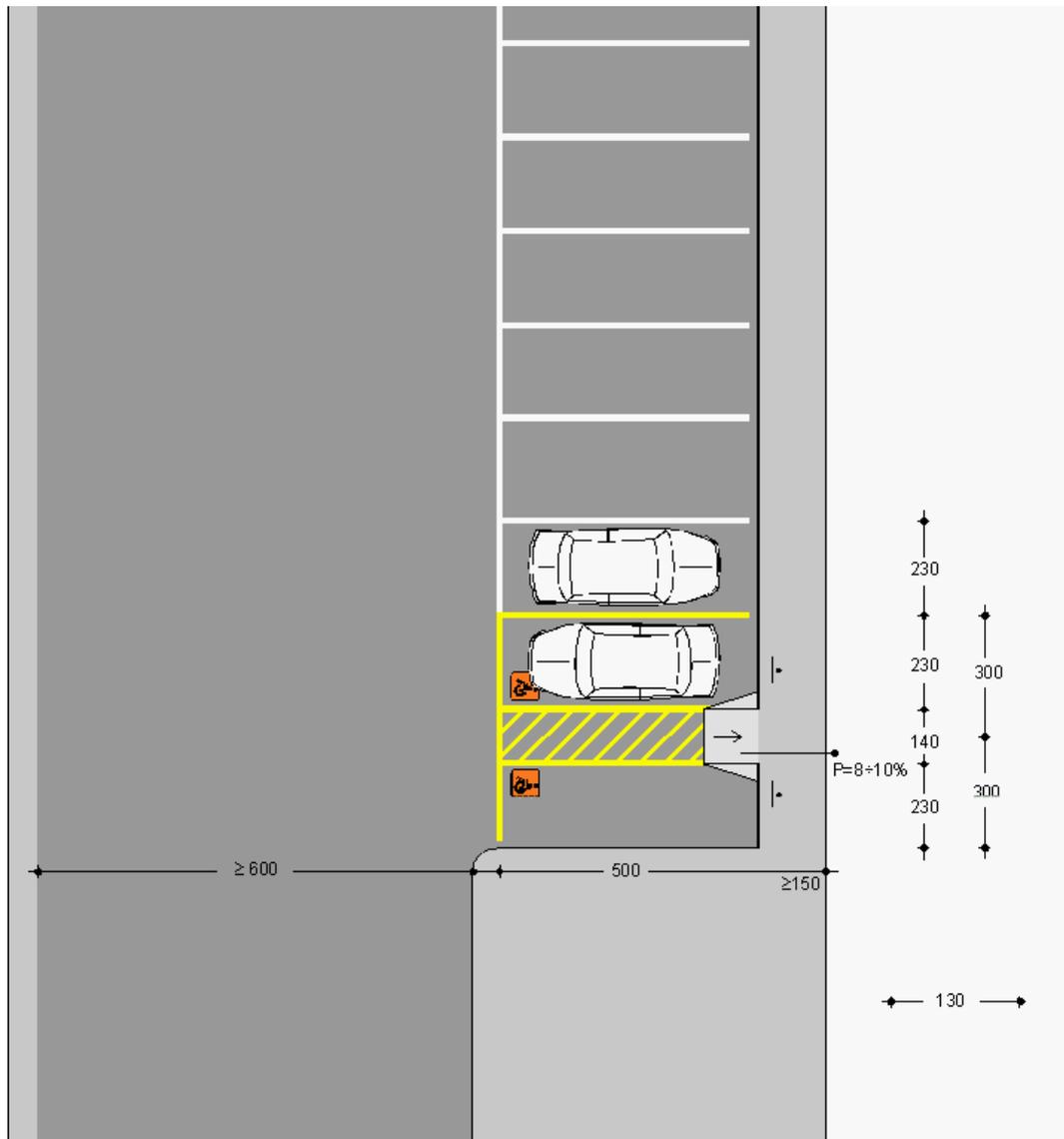


Figura II 445/b Art. 149

**DELIMITAZIONE DEGLI STALLI DI SOSTA RISERVATI AGLI INVALIDI
(dimensioni in centimetri)**

Schema indicativo di impianto di parcheggio a pettine con 2 posti auto abbinati, riservati ai veicoli degli invalidi muniti di contrassegno. Uno schema analogo può essere utilizzato anche per parcheggi a spina.
P = pendenza.

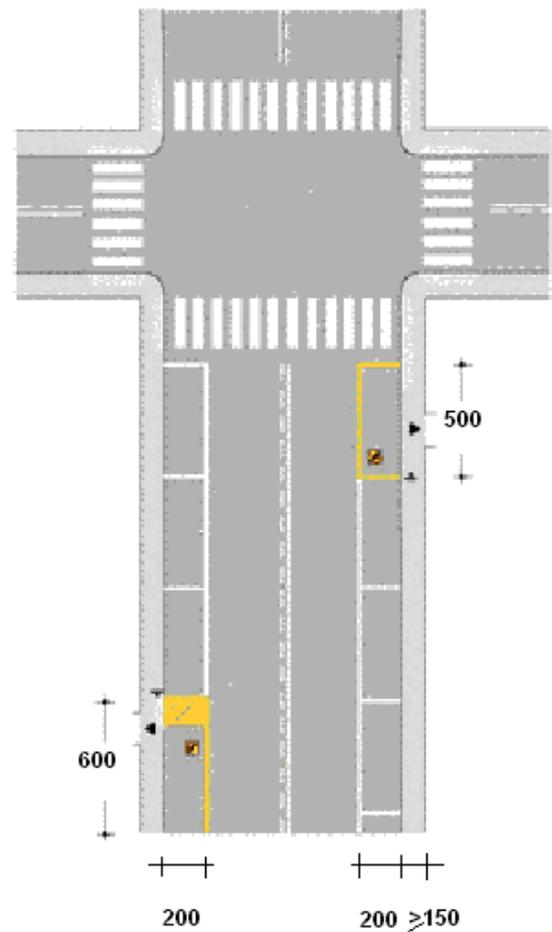


Figura II 445/c Art. 149

STRISCE DI DELIMITAZIONE DEGLI STALLI DI SOSTA RISERVATI AGLI INVALIDI (dimensioni in centimetri)

Lo stato è contrassegnato anche dal segnale verticale di Fig. II 79/a, dal simbolo orizzontale specifico Fig. II 130 e da una zebrastrada in corrispondenza dello scivolo.

Pertanto dalla rappresentazione grafica delle figure suddette, si traggono le seguenti misure minime per gli stalli di sosta:

sosta longitudinale:	larghezza 200 cm	lunghezza 500cm
sosta a pettine:	larghezza 230 cm	lunghezza 450cm

la sosta inclinata a 45° non è regolamentata dal Codice, per tali misure si trova riferimento nel Decreto del Ministero infrastrutture e trasporti del 05/11/2001 nel quale viene definita la profondità della fascia stradale per la sosta inclinata a 45° di 4.80 metri.

Lo stesso D.M. del 2001 consente nella sosta longitudinale eccezionalmente dimensioni in larghezza di 1.80 metri.



Le suddette considerazioni sono supportate dall'art.40 comma 7 del n.C.d.S. che cita “ Nel regolamento sono stabilite norme per le forme, *le dimensioni*, i colori, i simboli e le caratteristiche dei segnali stradali orizzontali, nonché le loro modalità di applicazione.

Le misure minime indicate sono utilizzabili nei casi in cui il contesto esistente non permetta misure maggiori, con l'obbligo di verificare la fattibilità delle manovre in sicurezza e garantendo a tutti i veicoli della categoria di poter parcheggiare, delineando per esempio gli stalli a spina piuttosto che a pettine.

6. Dimensioni degli stalli di sosta su strada per ciclomotori e motocicli

La delimitazione degli stalli di sosta per ciclomotori e motocicli non è regolamentato in modo specifico nel nuovo Codice della Strada e neppure nel Regolamento di esecuzione ed attuazione, pertanto di seguito sono riportate delle valutazioni tecniche di opportunità.

In generale, si ritiene che, nel caso in cui la sosta dei motocicli sia collocata in continuità alla sosta longitudinale delle autovetture, la larghezza totale della fascia di parcheggio dovrà essere di larghezza equivalente, per evitare restringimenti della carreggiata. Pertanto la sosta dei ciclomotori e motocicli dovrà avere larghezza 180 o 200 cm in continuità con quella delle autovetture. Ciò è attuabile disponendo gli stalli moto a spina.

Dimensioni minime:

Sosta longitudinale:	larghezza 100 cm	lunghezza 230 cm
Sosta a pettine:	larghezza 100 cm	lunghezza 230 cm
Sosta a spina:	larghezza 100 cm	fascia 180-200 cm

Dimensioni standard:

larghezza 110-120 cm lunghezza 230-250 cm



7. Dimensioni minime della larghezza del percorso pedonale continuo e protetto adiacente ai parcheggi

L'art. 158 del n.C.d.S. comma 1 lettera h, prescrive che la sosta sul marciapiede è vietata *salvo diversa segnalazione*.

L'art. 157 del n.C.d.S. afferma che qualora non esista marciapiede rialzato, deve essere lasciato uno spazio sufficiente per il transito dei pedoni, comunque non inferiore ad un metro.

Le norme tecniche per l'abbattimento delle barriere architettoniche prescrive che i percorsi pedonali devono avere una larghezza minima m 1.50 con tratti, nei luoghi di maggior traffico, aventi almeno una larghezza di m 1.80.

In presenza di passaggi obbligati o per restrizioni dei percorsi a causa di lavori in corso, la larghezza potrà essere, per brevi tratti, ridotta a m 0.90.

Si ritiene, in casi esistenti particolari, che la sosta sul marciapiede possa essere ammessa ai sensi dell'art. 158, mantenendo per il passaggio pedonale le dimensioni previste dalla normativa sull'abbattimento delle barriere architettoniche.

8. Dimensioni degli stalli di sosta per carico - scarico merci

Il n.C.d.S. all'art.7 prescrive la possibilità per i Comuni di riservare spazi di sosta per i veicoli utilizzati per il carico e lo scarico di cose e di prescrivere per essi degli orari.

Inoltre, l'art. 47 del n.C.d.S. classifica le categorie di veicoli destinati al trasporto di merce in funzione della massa.

Le dimensioni degli stalli di sosta per il carico – scarico delle merci, tuttavia, non sono riportate né nel nuovo Codice della Strada, né nel Regolamento di esecuzione ed attuazione dello stesso.

A fronte di questa mancanza, e al fine di rendere omogenee, le dimensioni degli stalli di sosta per i mezzi merci nel territorio comunale, sono riportate, nelle schede allegate, le dimensioni degli stalli, nelle tre tipologie di posizione previste dal Regolamento di attuazione del n.C.d.S., ovvero longitudinale, a spina ed a pettine.

Si ritiene di fondamentale importanza per la scelta delle dimensioni degli stalli, uno studio preventivo del contesto in cui si inseriscono, ovvero delle dimensioni della sede stradale sulla quale andranno ad insistere, nonché della tipologia e della concentrazione degli esercizi commerciali



interessati (supermercati, alimentari, merce varia, ecc.); al fine di valutare le necessità di movimentazione delle merci nell'ambito d'interesse

In generale, si ritiene che in contesti urbani esistenti nei quali le dimensioni delle carreggiate sono limitate, sia opportuno prevedere l'utilizzo di mezzi per il carico scarico delle merci di dimensioni limitate.

La scelta di posizionare gli stalli longitudinali, a spina o a pettine, scaturisce, ovviamente, da valutazioni del contesto e delle dimensioni degli autoveicoli utilizzati.

Gli stalli a pettine si consigliano in contesti stradali di dimensioni adeguate, quali piazzole, slarghi, ecc.

In ogni caso la scelta progettuale dovrà essere effettuata non creando disomogeneità alla geometria stradale (restringimenti della carreggiata), ma occorrerà che gli stalli merci siano allineati con quelli limitrofi utilizzati da altri utenti della strada.

Le dimensioni degli stalli sono:		profondità della fascia stradale
sosta longitudinale minima:	larghezza 200 cm	lunghezza 500 cm
sosta longitudinale standard:	larghezza 200-255 cm	lunghezza 600-700 cm
sosta a pettine minima:	larghezza 230 cm	lunghezza 500 cm
sosta a pettine standard:	larghezza 230-255 cm	lunghezza 600-700 cm
sosta a spina minima:	larghezza 230 cm	profondità 480 cm
sosta a spina standard:	larghezza 230-255 cm	profondità 600 cm

9. Dimensioni degli stalli di fermata per servizio di noleggio con conducente per trasporto di persone “bus turistici”

Il n.C.d.S. all'art.85 definisce il servizio di noleggio con conducente (NCC) per trasporto di persone, che chiameremo in seguito servizio di “bus turistici”.

Il D.L.gs 31 marzo 1998 n.122 attribuisce alle Regioni le funzioni relative al rilascio dell'autorizzazione all'uso in servizio di linea degli autobus destinati al servizio di noleggio con conducente relativamente alle linee di propria competenza.



La regolamentazione della circolazione e della sosta dei bus turistici nel nostro contesto urbano rappresenta un' importante e complessa componente della mobilità urbana, considerata la rilevanza storica della città di Genova.

La valenza turistica della città propone la necessità dell'accoglienza nei confronti dei turisti che giungono con i bus turistici ed in conseguenza nasce l'esigenza di individuare degli spazi da adibire sia alla fermata dei mezzi, intesa come salita-discesa dei passeggeri, sia alla sosta dei mezzi in attesa di riprendere i passeggeri.

Pertanto, preventivamente, occorrerà sviluppare due temi primari, ovvero la ricerca e la disponibilità di spazi da adibire alla fermata ed alla sosta dei bus turistici mediante un "piano della sosta", nel quale sia valutato anche il collegamento tra le suddette aree mediante adeguati percorsi di collegamento "corridoi".

Per valutare le dimensioni delle fermate dei bus turistici, occorre considerare l'art. 61 del n.C.d.S., ove si definiscono le sagome limite dei mezzi.

La larghezza massima non deve eccedere i 2,55 metri escluso le sporgenze dovute ai retrovisori, purchè mobili; l'altezza massima di 4 mt. eventualmente derogabile a 4.30 mt; lunghezza totale di 12 metri più le eccedenze anche se per effetto della direttiva 2002/7/CE recepita con DM del 12.09.2003 è consentita lunghezza dei mezzi fino a 13,50 m per i due assi e 15 m per quelli maggiori di due assi.

L'art. 151 del Regolamento del n.C.d.S. prescrive le dimensioni delle fermate dei veicoli in servizio di trasporto pubblico collettivo di linea.

Dalle considerazioni suddette, si possono evincere le dimensioni degli stalli di fermata dei bus turistici relative alle fermate dei mezzi, longitudinalmente al marciapiede:

sosta longitudinale minima: larghezza 270 m, lunghezza max del mezzo autorizzato più 2 metri

sosta con stalli paralleli: larghezza 300 m (le dimensioni dipendono dagli spazi a disposizione per le manovre) ,

lunghezza del mezzo autorizzato più 2 metri



Nel caso di fermata in piazze o contesti di conveniente ampiezza, le fermate in “parallelo” dei mezzi devono prevedere aree in sicurezza sia per la salita-discesa dei passeggeri, preferibilmente sopraelevate dalla carreggiata (marciapiedi ad isola), sia per l’apertura e consegna dei bagagli dagli appositi portelloni posti lateralmente, oltre a collegamenti pedonali sicuri con gli altri percorsi.

Glossario

D.L.285/92 n. Codice della Strada:

Autoveicoli: veicoli a motore con almeno quattro ruote e si distinguono in: autovetture, autobus, autocarri, trattori stradali, autoveicoli per trasporti specifici, autoveicoli per uso speciale, autotreni, autoarticolati, autosnodati, autocaravan, mezzi d’opera (secondo quanto espresso agli artt. 47 e 54 del NCdS)

Carreggiata: parte della strada destinata allo scorrimento dei veicoli; essa è composta da una o più corsie di marcia ed, in genere, è pavimentata e delimitata da strisce di margine

Ciclomotori: veicoli a motore a due o tre ruote (secondo quanto espresso agli artt. 47 e 52 del NCdS)

Corsia: parte longitudinale della strada di larghezza idonea a permettere il transito di una sola fila di veicoli.

Fascia di pertinenza: striscia di terreno compresa tra la carreggiata ed il confine stradale. È parte della proprietà stradale e può essere utilizzata solo per la realizzazione di altre parti della strada.

Fascia di sosta laterale: parte della strada adiacente alla carreggiata, separata da questa mediante striscia di margine discontinua e comprendente la fila degli stalli di sosta e la relativa corsia di manovra.

Marciapiede: parte della strada, esterna alla carreggiata, rialzata o altrimenti delimitata e protetta, destinata ai pedoni.

Motociclo: veicoli a motore a due ruote (secondo quanto espresso agli artt. 47 e 53 del NCdS)

Parcheggio: area o infrastruttura posta fuori della carreggiata, destinata alla sosta regolamentata o non dei veicoli



Passaggio pedonale (cfr. anche Marciapiede): parte della strada separata dalla carreggiata, mediante una striscia bianca continua o una apposita protezione parallela ad essa e destinata al transito dei pedoni. Esso espleta la funzione di un marciapiede stradale, in mancanza di esso.

Piazzola di sosta: parte della strada, di lunghezza limitata, adiacente esternamente alla banchina, destinata alla sosta dei veicoli.

Sede stradale: superficie compresa entro i confini stradali. Comprende la carreggiata e le fasce di pertinenza

Strada: area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali

Bibliografia

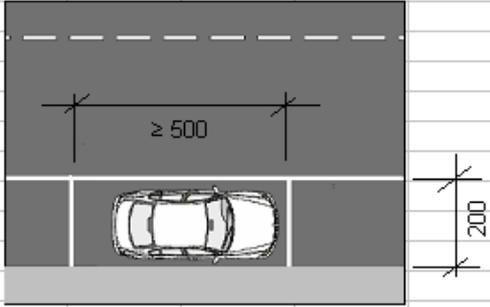
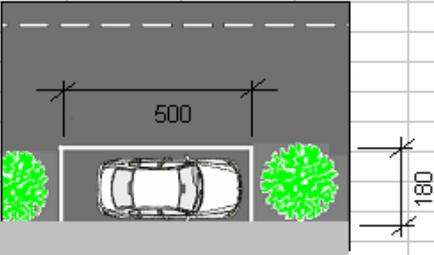
Andrea Roli - Marco Roli -Marco Meneghini “Parcheggi soluzioni per la sosta nelle città italiane”
Dario Flaccovio Editore



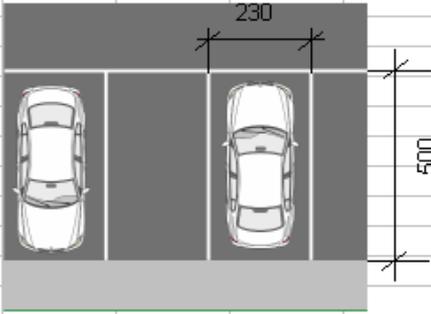
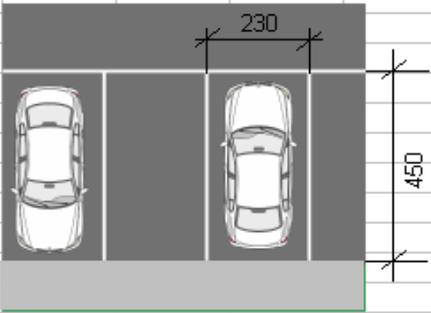
SCHEDE TIPO DIMENSIONI STALLI SOSTA

Scheda tipo	STALLI PER AUTOVETTURE
Scheda tipo	stalli motocicli E CICLOMOTORI
Scheda tipo	stalli VEICOLI PER CARICO/SCARICO di COSE
Scheda tipo	stalli BUS NCC



 DIREZIONE MOBILITA' SETTORE PIANIFICAZIONE - UFFICIO PIANIFICAZIONE DEI PARCHEGGI SOSTA SU AREE PUBBLICHE																							
scheda tipo SOSTA LONGITUDINALE AUTOVETTURE																							
DIMENSIONI STANDARD																							
SCHEMA GRAFICO																							
<table border="1"> <thead> <tr> <th>MISURE</th> <th>(in cm)</th> <th></th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2"><i>stalli</i></td> <td>lunghezza</td> <td>≥ 500</td> <td></td> </tr> <tr> <td>vedi nota 1</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>larghezza</td> <td>200</td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>marciapiedi</i></td> <td>vedi nota 2</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	MISURE	(in cm)			<i>stalli</i>	lunghezza	≥ 500		vedi nota 1				larghezza	200		<i>marciapiedi</i>	vedi nota 2			<table border="1"> <thead> <tr> <th>NOTE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>nota 1: la delimitazione degli stalli di sosta mediante strisce è consigliata quando gli stalli sono disposti longitudinalmente (art. 149 del regolamento)</td> </tr> <tr> <td>nota 2: in ottemperanza alle normative sui disabili</td> </tr> </tbody> </table>	NOTE	nota 1: la delimitazione degli stalli di sosta mediante strisce è consigliata quando gli stalli sono disposti longitudinalmente (art. 149 del regolamento)	nota 2: in ottemperanza alle normative sui disabili
MISURE	(in cm)																						
<i>stalli</i>	lunghezza	≥ 500																					
	vedi nota 1																						
	larghezza	200																					
<i>marciapiedi</i>	vedi nota 2																						
NOTE																							
nota 1: la delimitazione degli stalli di sosta mediante strisce è consigliata quando gli stalli sono disposti longitudinalmente (art. 149 del regolamento)																							
nota 2: in ottemperanza alle normative sui disabili																							
DIMENSIONI MINIME																							
SCHEMA GRAFICO																							
<table border="1"> <thead> <tr> <th>MISURE</th> <th>(in cm)</th> <th></th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2"><i>stalli</i></td> <td>lunghezza</td> <td>500</td> <td></td> </tr> <tr> <td>larghezza</td> <td>180</td> <td></td> </tr> <tr> <td><i>marciapiedi</i></td> <td>vedi nota 1</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	MISURE	(in cm)			<i>stalli</i>	lunghezza	500		larghezza	180		<i>marciapiedi</i>	vedi nota 1			<table border="1"> <thead> <tr> <th>NOTE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>nota 1: in ottemperanza alle normative sui disabili</td> </tr> </tbody> </table>	NOTE	nota 1: in ottemperanza alle normative sui disabili					
MISURE	(in cm)																						
<i>stalli</i>	lunghezza	500																					
	larghezza	180																					
<i>marciapiedi</i>	vedi nota 1																						
NOTE																							
nota 1: in ottemperanza alle normative sui disabili																							
SEGNALETICA																							
<i>orizzontale</i>	continua da 12 cm	(come prescritto nel regolamento di attuazione del CDS)																					
<i>verticale</i>	segnale su palo fig. Il 76 (art 120 regolamento) con eventuale pannello integrativo																						
	nella segn. vert. dovrà essere specificata l'autorizzazione alla sosta per tricicli/quadricicli																						



 DIREZIONE MOBILITA' SETTORE PIANIFICAZIONE - UFFICIO PIANIFICAZIONE DEI PARCHEGGI SOSTA SU AREE PUBBLICHE			
scheda tipo		SOSTA A PETTINE AUTOVETTURE	
		DIMENSIONI STANDARD	
SCHEMA GRAFICO			
MISURE (in cm)		NOTE	
<i>stalli</i>	lunghezza	500	nota 1: in ottemperanza alle normative sui disabili
	larghezza	230	nota 2: nella segn. vert. dovrà essere specificata l'autorizzazione alla sosta per tricicli/quadricicli
<i>marciapiedi</i>	vedi nota 1		
		DIMENSIONI MINIME	
SCHEMA GRAFICO			
MISURE (in cm)		NOTE	
<i>stalli</i>	lunghezza	450	nota 1: in ottemperanza alle normative sui disabili
	larghezza	230	nota 2: nella segn. vert. dovrà essere specificata l'autorizzazione alla sosta per tricicli/quadricicli
<i>marciapiedi</i>	vedi note 1		
SEGNALETICA			
<i>orizzontale</i>	continua da 12 cm (come prescritto nel regolamento di attuazione del CDS)		
<i>verticale</i>	segnale su palo fig. Il 76 (art 120 regolamento) con eventuale pannello integrativo		
	nella segn. vert. dovrà essere specificata l'autorizzazione alla sosta per tricicli/quadricicli		

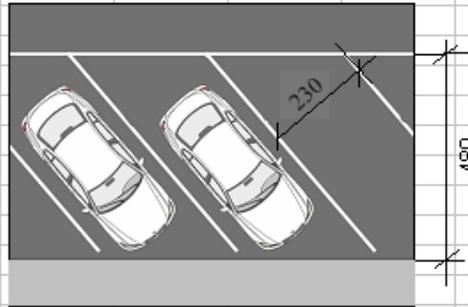


DIREZIONE MOBILITA'
SETTORE PIANIFICAZIONE - UFFICIO PIANIFICAZIONE DEI PARCHEGGI
SOSTA SU AREE PUBBLICHE

scheda tipo **SOSTA A SPINA AUTOVETTURE**

DIMENSIONI STANDARD

SCHEMA GRAFICO



MISURE (in cm)

	profondità	480
	vedi nota 1	
	larghezza	230
<i>marciapiedi</i>	vedi nota 2	

NOTE

nota 1: DM n 6792/2001
 nota 2: in ottemperanza alle normative sui disabili

DIMENSIONI MINIME

SCHEMA GRAFICO

Le dimensioni standard sono da ritenersi anche dimensioni minime

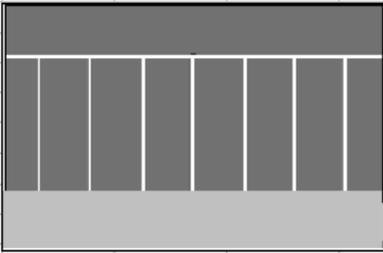
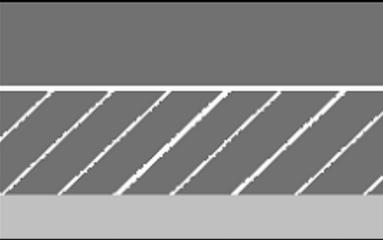
MISURE

NOTE

SEGNALETICA

<i>orizzontale</i>	continua da 12 cm	(come prescritto nel regolamento di attuazione del CDS)
<i>verticale</i>	segnale su palo fig. Il 76 (art 120 regolamento) con eventuale pannello integrativo nella segn. vert. dovrà essere specificata l'autorizzazione alla sosta per tricicli/quadricicli	



 DIREZIONE MOBILITA' SETTORE PIANIFICAZIONE - UFFICIO PIANIFICAZIONE DEI PARCHEGGI SOSTA SU AREE PUBBLICHE									
scheda tipo SOSTA LONGITUDINALE CICLOMOTORI E MOTOCICLI									
SCHEMA GRAFICO	 <p>nota: la delimitazione degli stalli di sosta mediante strisce è consigliata quando gli stalli sono disposti longitudinalmente (art. 149 del regolamento)</p>								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">MISURE STANDARD</th> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">(in cm)</td> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><i>larghezza</i></td> <td style="text-align: right;">110-120</td> </tr> <tr> <td><i>lunghezza</i></td> <td style="text-align: right;">230-250</td> </tr> </tbody> </table>	MISURE STANDARD			(in cm)	<i>larghezza</i>	110-120	<i>lunghezza</i>	230-250
MISURE STANDARD									
	(in cm)								
<i>larghezza</i>	110-120								
<i>lunghezza</i>	230-250								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">MISURE MINIME</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><i>larghezza</i></td> <td style="text-align: right;">100</td> </tr> <tr> <td><i>lunghezza</i></td> <td style="text-align: right;">230</td> </tr> </tbody> </table>	MISURE MINIME		<i>larghezza</i>	100	<i>lunghezza</i>	230		
MISURE MINIME									
<i>larghezza</i>	100								
<i>lunghezza</i>	230								
scheda tipo SOSTA A PETTINE CICLOMOTORI E MOTOCICLI									
SCHEMA GRAFICO									
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">MISURE STANDARD</th> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">(in cm)</td> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><i>larghezza</i></td> <td style="text-align: right;">110-120</td> </tr> <tr> <td><i>lunghezza</i></td> <td style="text-align: right;">230-250</td> </tr> </tbody> </table>	MISURE STANDARD			(in cm)	<i>larghezza</i>	110-120	<i>lunghezza</i>	230-250
MISURE STANDARD									
	(in cm)								
<i>larghezza</i>	110-120								
<i>lunghezza</i>	230-250								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">MISURE MINIME</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><i>larghezza</i></td> <td style="text-align: right;">100</td> </tr> <tr> <td><i>lunghezza</i></td> <td style="text-align: right;">230</td> </tr> </tbody> </table>	MISURE MINIME		<i>larghezza</i>	100	<i>lunghezza</i>	230		
MISURE MINIME									
<i>larghezza</i>	100								
<i>lunghezza</i>	230								
scheda tipo SOSTA A SPINA CICLOMOTORI E MOTOCICLI									
SCHEMA GRAFICO									
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">MISURE STANDARD</th> </tr> <tr> <td></td> <td style="text-align: right;">(in cm)</td> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><i>larghezza</i></td> <td style="text-align: right;">110-120</td> </tr> <tr> <td><i>fascia</i></td> <td style="text-align: right;">200</td> </tr> </tbody> </table>	MISURE STANDARD			(in cm)	<i>larghezza</i>	110-120	<i>fascia</i>	200
MISURE STANDARD									
	(in cm)								
<i>larghezza</i>	110-120								
<i>fascia</i>	200								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">MISURE MINIME</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><i>larghezza</i></td> <td style="text-align: right;">100</td> </tr> <tr> <td><i>fascia</i></td> <td style="text-align: right;">180-200</td> </tr> </tbody> </table>	MISURE MINIME		<i>larghezza</i>	100	<i>fascia</i>	180-200		
MISURE MINIME									
<i>larghezza</i>	100								
<i>fascia</i>	180-200								
SEGNALETICA									
orizzontale	continua bianca da 12 cm (come prescritto nel regolamento di attuazione del CDS) con obbligo di tracciatura di delimitazione tra gli stalli								
verticale	segnale su palo fig. Il 76 (art 120 regolamento) con eventuale pannello integrativo								

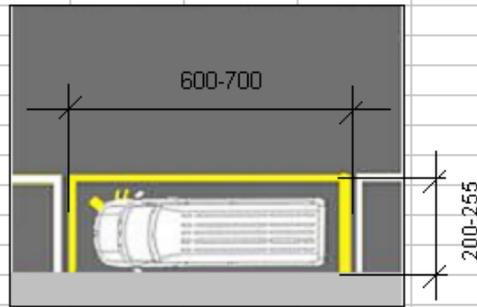


DIREZIONE MOBILITA'
SETTORE PIANIFICAZIONE - UFFICIO PIANIFICAZIONE DEI PARCHEGGI
SOSTA SU AREE PUBBLICHE

scheda tipo **SOSTA LONGITUDINALE VEICOLI MERCI**

DIMENSIONI STANDARD

SCHEMA GRAFICO



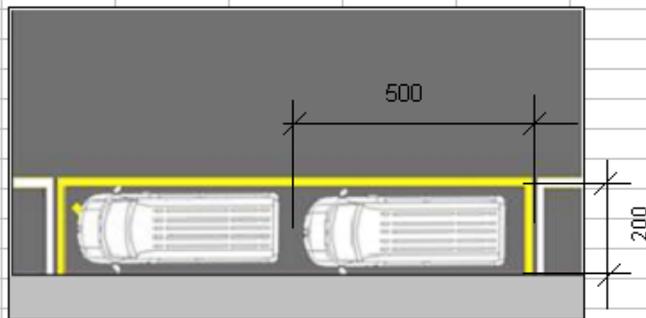
MISURE (in cm)

<i>lunghezza</i>	600-700
<i>larghezza</i>	200-255

NOTE

DIMENSIONI MINIME

SCHEMA GRAFICO



MISURE (in cm)

<i>lunghezza</i>	500
<i>larghezza</i>	200

NOTE

è necessario specificare nell'atto amministrativo e nella segnaletica verticale la tipologia e la dimensione massima dei veicoli a cui gli stalli sono riservati

SEGNALETICA

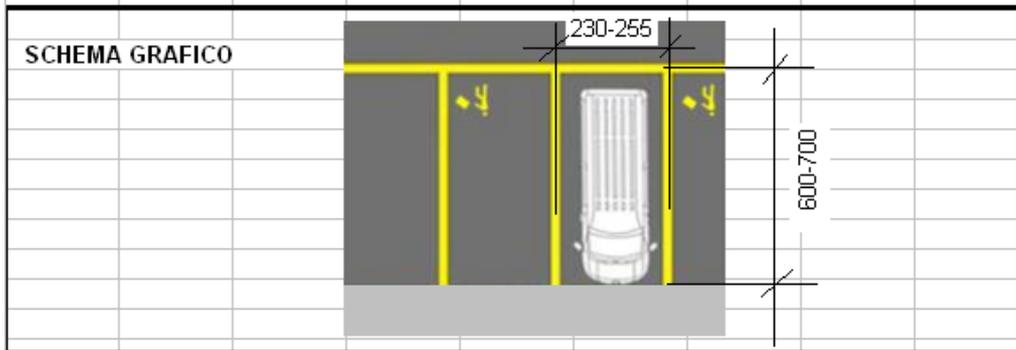
orizzontale	continua gialla da 12 cm	all'interno fig. Il 124 giallo
verticale	segnale su palo come fig. Il 76 art. 120 con pannelli integrativi con prescrizioni	




DIREZIONE MOBILITA'
SETTORE PIANIFICAZIONE - UFFICIO PIANIFICAZIONE DEI PARCHEGGI
SOSTA SU AREE PUBBLICHE

scheda tipo **SOSTA A PETTINE VEICOLI MERCI**

DIMENSIONI STANDARD

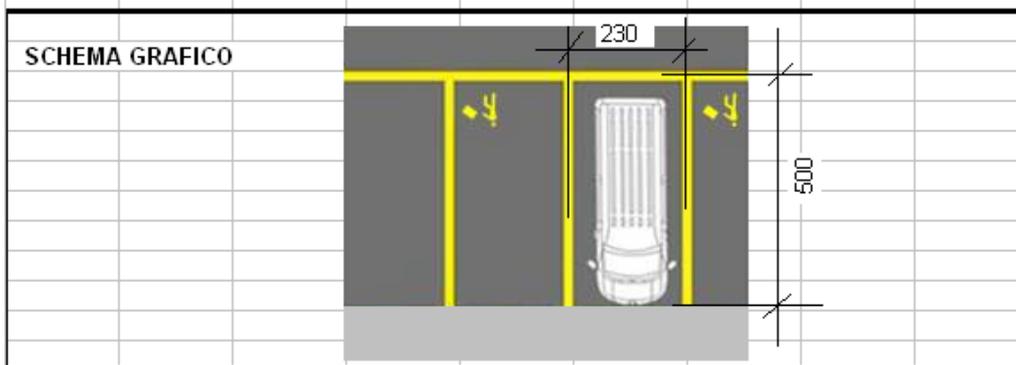


MISURE (in cm)		
	larghezza	230-255
	lunghezza	600-700

NOTE

da utilizzare solo quando gli spazi del contesto e di manovra lo consentono.
 Al di fuori degli orari stabiliti per operazioni di carico/scarico, gli stessi stalli potranno essere riservati alla sosta per gli autocarri

DIMENSIONI MINIME



MISURE (in cm)		
<i>stalli</i>	lunghezza	500
	larghezza	230

NOTE

da utilizzare nei casi in cui le dimensioni dei mezzi per il carico scarico merci siano di dimensioni compatibili con quelle delle autovetture, alle quali verrà riservata la sosta, al di fuori degli orari stabiliti

SEGNALETICA

<i>orizzontale</i>	continua gialla da 12 cm	all'interno dello stallo fig. Il 124 giallo
<i>verticale</i>	segnale su palo come fig. Il 79/c art. 120 con fig. Il 124 art. 125 o su pann.integ.	

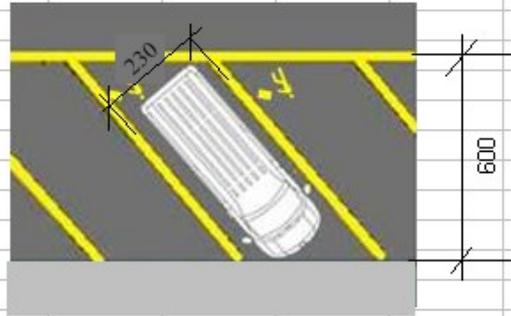


DIREZIONE MOBILITA'
SETTORE PIANIFICAZIONE - UFFICIO PIANIFICAZIONE DEI PARCHEGGI
SOSTA SU AREE PUBBLICHE

scheda tipo **SOSTA A SPINA VEICOLI MERCI**

DIMENSIONI STANDARD

SCHEMA GRAFICO



MISURE (in cm)

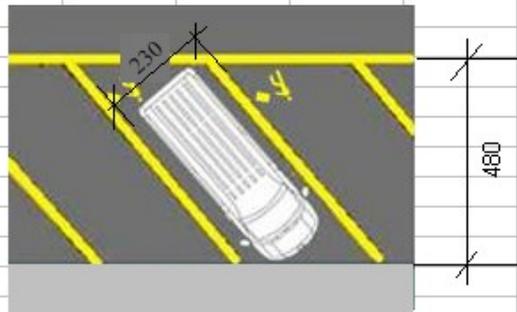
<i>fascia</i>		600
<i>stalli</i>	<i>larghezza</i>	230

NOTE

da utilizzare solo quando gli spazi del contesto e di manovra lo consentono.
 Al di fuori degli orari stabiliti per operazioni di carico/scarico, gli stessi stalli potranno essere riservati alla sosta per gli autocarri

DIMENSIONI MINIME

SCHEMA GRAFICO



MISURE

<i>lunghezza</i>	480
<i>larghezza</i>	230

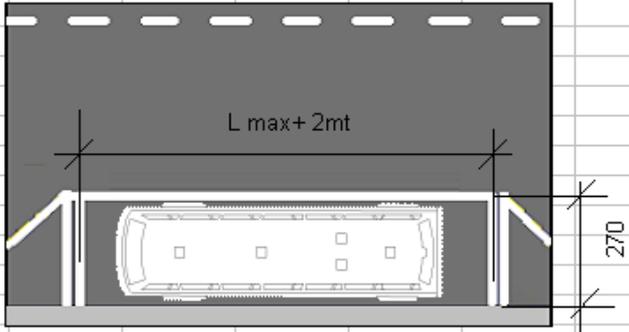
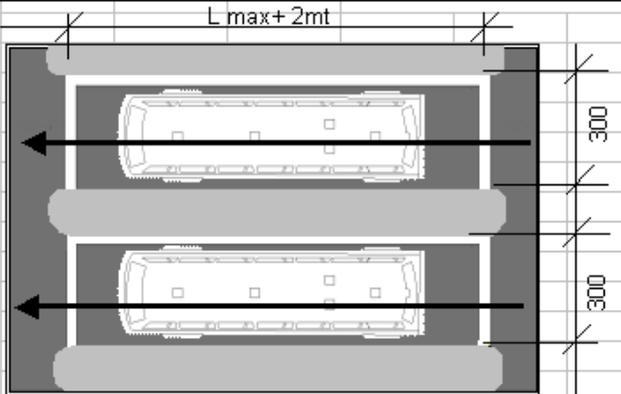
NOTE

da utilizzare nei casi in cui le dimensioni dei mezzi per il carico/scarico merci siano di dimensioni compatibili con quelle delle autovetture, alle quali verrà riservata la sosta, al di fuori degli orari stabiliti

SEGNALETICA

<i>orizzontale</i>	continua gialla da 12 cm	all'interno fig. Il 124 giallo
<i>verticale</i>	segnale su palo come fig. Il 79/c art. 120 con fig. Il 124 art. 125 o su pann.integ.	



 DIREZIONE MOBILITA' SETTORE PIANIFICAZIONE - UFFICIO PIANIFICAZIONE DEI PARCHEGGI SOSTA SU AREE PUBBLICHE									
scheda tipo	SOSTA LONGITUDINALE BUS TURISTICI								
SCHEMA GRAFICO									
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">MISURE</th> <th style="text-align: left;">(in cm)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><i>larghezza</i></td> <td>270</td> </tr> <tr> <td><i>lunghezza</i></td> <td>pari a quella veicolo più lungo autorizzato + 2 mt</td> </tr> </tbody> </table>	MISURE	(in cm)	<i>larghezza</i>	270	<i>lunghezza</i>	pari a quella veicolo più lungo autorizzato + 2 mt	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">NOTE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> </td> </tr> </tbody> </table>	NOTE	
MISURE	(in cm)								
<i>larghezza</i>	270								
<i>lunghezza</i>	pari a quella veicolo più lungo autorizzato + 2 mt								
NOTE									
SCHEMA GRAFICO									
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">MISURE</th> <th style="text-align: left;">(in cm)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><i>larghezza</i></td> <td>300</td> </tr> <tr> <td><i>lunghezza</i></td> <td>pari a quella veicolo più lungo autorizzato + 2 mt</td> </tr> </tbody> </table>	MISURE	(in cm)	<i>larghezza</i>	300	<i>lunghezza</i>	pari a quella veicolo più lungo autorizzato + 2 mt	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">NOTE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>le dimensioni dello stallo sono orientative e dipendenti dagli spazi a disposizione per le manovre.</td> </tr> </tbody> </table>	NOTE	le dimensioni dello stallo sono orientative e dipendenti dagli spazi a disposizione per le manovre.
MISURE	(in cm)								
<i>larghezza</i>	300								
<i>lunghezza</i>	pari a quella veicolo più lungo autorizzato + 2 mt								
NOTE									
le dimensioni dello stallo sono orientative e dipendenti dagli spazi a disposizione per le manovre.									
SEGNALETICA	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tbody> <tr> <td style="width: 20%;"><i>orizzontale</i></td> <td>continua da 12 cm</td> </tr> <tr> <td><i>verticale</i></td> <td>segnale su palo come fig. Il 76 con pannello integrativo con prescrizione orari e categorie ammesse oppure divieto di sosta tranne bus.</td> </tr> </tbody> </table>	<i>orizzontale</i>	continua da 12 cm	<i>verticale</i>	segnale su palo come fig. Il 76 con pannello integrativo con prescrizione orari e categorie ammesse oppure divieto di sosta tranne bus.				
<i>orizzontale</i>	continua da 12 cm								
<i>verticale</i>	segnale su palo come fig. Il 76 con pannello integrativo con prescrizione orari e categorie ammesse oppure divieto di sosta tranne bus.								



COMUNE DI GENOVA

**E' PARTE INTEGRANTE DELLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE
125 3 0 N. 2012-DL-457 DEL 30/11/2012 AD OGGETTO:
APPROVAZIONE DEI DOCUMENTI AVENTI AD OGGETTO LA
CORRELAZIONE TRA L'ATTIVITA' URBANISTICO-EDILIZIA E GLI
ASPETTI LEGATI AL TEMA DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE,
DENOMINATI "QUADERNI DELLA MOBILITA'**

PARERE TECNICO (Art 49 c. 1 D.Lgs. 267/2000)

Si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica del presente provvedimento

30/11/2012

Il Dirigente Responsabile
Dott.ssa Lidia Bocca

b) La presente proposta di deliberazione comporta una modifica delle previsioni di entrata **o di spesa** del bilancio di previsione annuale, pluriennale o degli esercizi futuri?

NO

Nel caso in cui si sia risposto in modo affermativo alla precedente domanda b) compilare il prospetto seguente:

Anno di esercizio	Capitolo	Centro di Costo	Previsione assestata	Nuova previsione	Differenza + / -

c) La presente proposta di deliberazione comporta una modifica dei cespiti inventariati?

NO

Nel caso in cui si sia risposto in modo affermativo alla precedente domanda c) compilare il prospetto seguente:

Tipo inventario	Categoria inventariale	Descrizione Cespiti	Valore ammortizzato attuale	Valore ammortizzato post-delibera

Osservazioni del Dirigente proponente:

Genova, 30 / 11 / 2012

Il Dirigente
Dott.ssa Lidia Bocca



COMUNE DI GENOVA

**E' PARTE INTEGRANTE DELLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE
125 3 0 N. 2012-DL-457 DEL 30/11/2012 AD OGGETTO:
APPROVAZIONE DEI DOCUMENTI AVENTI AD OGGETTO LA
CORRELAZIONE TRA L'ATTIVITA' URBANISTICO-EDILIZIA E GLI
ASPETTI LEGATI AL TEMA DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE,
DENOMINATI "QUADERNI DELLA MOBILITA'**

PARERE REGOLARITA' CONTABILE (Art. 49 c. 1 D.Lgs. 267/2000)
--

Non necessita

11/12/2012

Il Dirigente di Ragioneria
[Dott. Giovanni Librici]



COMUNE DI GENOVA

**E' PARTE INTEGRANTE DELLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE
125 3 0 N. 2012-DL-457 DEL 30/11/2012 AD OGGETTO:
APPROVAZIONE DEI DOCUMENTI AVENTI AD OGGETTO LA
CORRELAZIONE TRA L'ATTIVITA' URBANISTICO-EDILIZIA E GLI
ASPETTI LEGATI AL TEMA DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE,
DENOMINATI "QUADERNI DELLA MOBILITA'**

ATTESTAZIONE COPERTURA FINANZIARIA (Art. 153 c. 5 D.Lgs. 267/2000)

Non necessita

11/12/2012

Il Direttore della
Direzione Contabilità e Finanza
[Dott.ssa Magda Marchese]



COMUNE DI GENOVA

**E' PARTE INTEGRANTE DELLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE
125 3 0 N. 2012-DL-457 DEL 30/11/2012 AD OGGETTO:
APPROVAZIONE DEI DOCUMENTI AVENTI AD OGGETTO LA
CORRELAZIONE TRA L'ATTIVITA' URBANISTICO-EDILIZIA E GLI
ASPETTI LEGATI AL TEMA DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE,
DENOMINATI "QUADERNI DELLA MOBILITA'**

<p>PARERE DI LEGITTIMITA' DEL SEGRETARIO GENERALE (Ordinanza Sindaco n. 239 del 8.8.2012)</p>

<p>Si esprime parere favorevole in ordine alla legittimità del presente provvedimento</p>

14/12/2012

Il Segretario Generale
[Dott. Vincenzo Del Regno]