

ODG: n. 13  
PG n. 284002/2012  
Data seduta: 03/04/2013  
Data inizio vigore: 15/04/2013



**COMUNE DI BOLOGNA**  
**SETTORE MOBILITA' SOSTENIBILE**

# **REGOLAMENTO PASSI CARRABILI**

# INDICE

Art.1 Definizioni.....	3
Art.2 Disciplina degli accessi su strade urbane.....	3
Art.3 Disciplina degli accessi su strade extraurbane.....	4
Art.4 Ubicazione dei passi carrabili.....	5
Art.5 Distanze dalle intersezioni.....	5
Art.6 Dimensioni dei passi carrabili.....	6
Art.7 Caratteristiche tecniche.....	7
Art.8 Tipologie costruttive.....	7
Art.9 Prescrizioni per la costruzione e manutenzione – Responsabilità dei titolari di autorizzazione.....	9
Art.10 Tutela degli accessi.....	9
Art.11 Titolo autorizzativo.....	10
Art.12 Dissuasori di sosta.....	12
Art.13 Passi carrabili temporanei.....	12
Art.14 Passi carrabili già autorizzati.....	12
Art.15 Accessi carrabili non autorizzati.....	13
Art.16 Sanzioni e revoca.....	13
Art.17 Diritti di istruttoria e sopralluogo.....	13
Art.18 Entrata in vigore ed abrogazioni.....	13
Art.19 Disposizioni transitorie finali.....	14
Figure esemplificative.....	15
Classificazione strade extraurbane.....	21

## **Art.1 Definizioni**

1. Per passo carrabile si intende l'insieme delle opere e degli apprestamenti atti a collegare un'area privata laterale, fisicamente delimitata ed idonea allo stazionamento o alla circolazione dei veicoli, ad un'area aperta all'uso pubblico.
2. E' inoltre passo carrabile anche l'accesso a raso, senza opere, che collega un'area privata laterale, fisicamente delimitata ed idonea allo stazionamento o alla circolazione dei veicoli, ad un'area aperta all'uso pubblico.
3. Sono passi carrabili anche gli accessi ad aree destinate all'esposizione, vendita, manutenzione dei veicoli.
4. Non sono passi carrabili gli accessi ad aree non aventi per destinazione d'uso lo stazionamento o la circolazione dei veicoli, quali ad esempio negozi e uffici.
5. Il presente regolamento non si applica per gli accessi agli impianti stradali di distribuzione dei carburanti, per i quali rimangono vigenti le disposizioni speciali contenute nell'Allegato "A" alla Delibera di Consiglio OdG 91 del 26.04.2004 P.G. 53184/2004, recante *"Criteri per la localizzazione di nuovi impianti stradali di distribuzione dei carburanti, nonché norme tecniche e procedurali per l'installazione ed il funzionamento degli stessi."*, fatta salva e confermata la necessità di munirsi del titolo autorizzativo di cui all'art.11 del presente Regolamento.
6. Si applica al presente regolamento la classificazione delle strade contenuta nel Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) vigente. Per quanto riguarda la viabilità extraurbana, non classificata dal PGTU, si applica la classificazione stradale di cui all'allegato "B" del presente regolamento, che riporta le strade extraurbane principali e secondarie. Le restanti strade extraurbane non elencate sono considerate parte della viabilità di tipo locale.

## **Art.2 Disciplina degli accessi su strade urbane**

1. Per motivi di sicurezza stradale - in funzione della classificazione delle strade - l'accesso alla proprietà privata dalla strada pubblica avviene con modalità diverse. Nelle strade con maggiore traffico e/o di maggiori dimensioni gli accessi sono progettati, prevedendo corsie che hanno lo scopo di allontanare il punto di conflitto tra chi entra/esce dalla autorimessa e chi percorre la strada pubblica. Per "accessi diretti" si intendono quegli accessi privi di tali corsie che dalla strada pubblica conducono alla proprietà privata.
2. Sulle strade urbane di scorrimento gli accessi sono raggruppati, collegati da strade laterali di servizio, così che l'immissione (o l'uscita) degli utenti dei passi carrabili sulla carreggiata avvenga tramite idonei varchi, posti a distanza non minore, tra loro e con le intersezioni, rispettivamente di 100 metri e 30 metri.
3. Nei tratti di strade di scorrimento e/o di interquartiere compresi tra due intersezioni attualmente privi di passi carrabili non può essere autorizzata l'apertura di nuovi passi carrabili, salvo casi di gravi e comprovate limitazioni della godibilità della proprietà privata, verificata l'impossibilità di accedere da altra viabilità secondaria, e comunque nei soli casi

di nuova costruzione (escluse sopraelevazioni o ampliamenti di edifici esistenti), consentendo solo manovre in accesso/uscita di svolta a destra.

4. Per le nuove costruzioni all'interno di piani particolareggiati, si prevede di norma un solo accesso carrabile qualora questo si immetta su strade classificate di quartiere, interquartiere e di scorrimento, anche se non ancora realizzate e solo previste in progetto. Sono fatti salvi quei casi in cui la normativa vigente prevede esplicitamente la costituzione di più varchi (es. separazione di accesso e uscita per le aree aventi capacità superiore a 100 veicoli), o in cui le caratteristiche dell'intervento richiedano una diversa valutazione da parte degli uffici competenti ai fini di una migliore integrazione con il contesto viario interessato.
5. Nei casi di edifici esistenti già dotati di accesso carrabile e prospicienti tratti stradali con spazi destinati alla sosta o altra utilità pubblica, 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.
6. Nel caso di lottizzazioni nuove o esistenti ed edificate, aventi uso diverso dal residenziale, qualora la loro funzionalità lo richieda, è possibile prevedere in deroga l'apertura di più passi carrabili.
7. Non possono essere realizzati accessi in corrispondenza di aree riservate ad altre componenti della mobilità (ad esempio interferenti con fermate del trasporto pubblico collettivo di linea, attraversamenti pedonali o corsie di accelerazione e decelerazione).
8. Nei casi di lotti accedenti su più assi viari, il passo carrabile dovrà di norma essere autorizzato sulla strada di categoria inferiore; fatto salvo quanto richiamato negli articoli seguenti relativi all'ubicazione dei passi carrabili e le loro caratteristiche, è ammessa la deroga solo nel caso si manifesti un evidente ed inconfutabile danno alla fruibilità del lotto.

### **Art.3 Disciplina degli accessi su strade extraurbane**

1. Nelle strade extraurbane principali gli accessi privati sono realizzati a distanza non inferiore a 1000 metri tra loro, misurata tra gli assi degli accessi consecutivi per senso di marcia.
2. Nelle strade extraurbane secondarie gli accessi privati sono realizzati a distanza non inferiore a 300 metri tra loro, misurata tra gli assi degli accessi consecutivi per ogni senso di marcia. E' possibile derogare a tale distanza, fino ad un minimo di 100 metri, qualora, in relazione alla situazione morfologica, risulti particolarmente gravosa la realizzazione di strade parallele. La stessa deroga si applica 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 di zone previste come edificabili o trasformabili dagli strumenti urbanistici generali od attuativi vigenti.
3. Gli accessi sono 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 in rettilineo e realizzati in modo da consentire una agevole e sicura manovra di immissione

o di uscita dalla sede stradale, senza che tale manovra comporti la sosta del veicolo sulla carreggiata.

4. Non sono consentiti nuovi accessi, diramazioni, innesti, oppure la trasformazione di quelli esistenti o la variazione d'uso degli stessi, quando possa derivarne pregiudizio alla sicurezza e fluidità della circolazione, in particolare 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 di cui agli articoli 16 e 18 del Nuovo Codice della Strada approvato con D.Lgs. 285/92 e successive modifiche e integrazioni.

#### **Art.4 Ubicazione dei passi carrabili**

1. I passi carrabili hanno un'ubicazione tale da:
  - a) non arrecare pericolo od intralcio alla circolazione veicolare e pedonale sulla strada;
  - b) agevolare le manovre dei veicoli in ingresso o in uscita dal passo carrabile;
  - c) rispettare le alberature esistenti tutelate dal Regolamento Edilizio vigente e dal Regolamento comunale per l'uso, la salvaguardia l'organizzazione e la regolamentazione di accesso al verde pubblico del Comune di Bologna vigente.
2. In caso di locali o aree prospicienti su portici, il passo carrabile si intende ubicato fra l'area privata ad uso pubblico e la strada pubblica. Come previsto dal vigente RUE (art. 60 "Ambiti storici" – comma 2), in tutta la "Città storica" (come definita alla Parte terza, Capo 1 del vigente RUE), per i locali al piano terra degli edifici che si affacciano su portici è vietato l'uso ad autorimesse; ove le caratteristiche dimensionali lo consentano, è invece ammesso l'uso di tali locali quali accessi a corti interne o ad autorimesse comuni.
3. In caso di locali o aree prospicienti strade o parcheggi privati ad uso pubblico il passo carrabile si intende ubicato fra l'area privata o locale adibito alla sosta o al transito dei mezzi e la strada o parcheggio privato ad uso pubblico.

#### **Art.5 Distanze dalle intersezioni**

1. Nelle strade urbane, fatto salvo quanto specificato all'art. 2 comma 2, il passo carrabile dista almeno 12 metri dall'intersezione stradale più vicina - sia che l'intersezione sia posta sul medesimo lato del passo carrabile che sul lato opposto - misurati dall'intersezione dei cigli stradali fino al punto del passo carrabile più prossimo all'intersezione; se il passo carrabile è di pertinenza di aree o di edifici per la sosta aventi capienza superiore a 100 posti auto la distanza minima è pari a 20 metri.
2. Nelle strade extraurbane la distanza minima di cui al comma 1 è di 30 metri, indipendentemente dalla capienza complessiva di posti auto.
3. L'ufficio competente può richiedere distanze maggiori solo per motivi di sicurezza o di visibilità: in ogni caso, il passo carrabile deve essere visibile da una distanza pari allo spazio di frenata risultante dalla velocità massima consentita nella strada interessata.
4. L'ufficio valuta le situazioni che presentano immissioni di strade senza uscita comprendenti un esiguo numero di accessi carrabili e caratterizzate da scarsissima circolazione dinamica, su strade della rete locale o interzonale, al fine di definire se tali

immissioni costituiscano un'intersezione stradale ai fini dell'applicazione della distanza minima di cui al comma 1 del presente articolo, oppure se siano funzionalmente assimilabili ad accessi privati e pertanto non soggetti a tale limite.

5. Per quanto riguarda le norme di misurazione delle distanze di cui al presente articolo, queste risultano quelle comprese tra il limite del passo carrabile più prossimo all'intersezione in esame, e il punto di incontro tra il prolungamento del margine di carreggiata sul quale insiste il passo carrabile e la strada che costituisce l'intersezione, prendendo come riferimento la tangente alla curva che interseca perpendicolarmente la strada interessata dal passo carrabile.
6. Tale metodologia è applicabile nei casi di intersezioni con raggi di curvatura standard. Nei casi in cui l'intersezione si presenti anomala, in riferimento ai raggi di curvatura (es. con angolo tra le due strade inferiore a 45°), si intende il punto di incontro tra le due strade come l'intersezione tra i prolungamenti ideali dei rispettivi margini di carreggiata, qualora tale metodologia consenta il raggiungimento di migliori condizioni di sicurezza e manovra. In tali casi, devono essere effettuate verifiche mediante simulazioni di traffico, al fine di individuare la soluzione progettuale più confacente alle condizioni stradali e di traffico urbano; in qualunque caso le manovre di accesso al passo carrabile da parte dei veicoli provenienti dall'intersezione non possono avvenire invadendo le corsie di marcia destinate al transito in direzione opposta, ossia la collocazione e il dimensionamento del passo carrabile devono essere tali da garantire l'entrata e l'uscita dei veicoli nel rispetto della vigente disciplina circolatoria.

#### **Art.6 Dimensioni dei passi carrabili**

1. I passi carrabili delle aree e degli edifici per la sosta aventi capacità fino a 15 posti auto hanno una larghezza minima di 3,50 metri. Tale misura minima è ridotta fino a 2,10 metri, nel caso di obiettive impossibilità costruttive o per gravi limitazioni della fruibilità della proprietà privata, adeguatamente documentate.
2. I passi carrabili delle aree e degli edifici per la sosta aventi capacità uguale o superiore a 16 posti auto hanno una larghezza minima di 5,00 metri, tale da consentire l'incrocio dei veicoli. In casi eccezionali di comprovata impossibilità costruttiva, in funzione delle caratteristiche dell'asse viario e dei flussi veicolari presenti o prevedibili, può essere valutata l'adozione del senso unico alternato regolato da impianto semaforico, ferme comunque restando le misure minime di cui al comma 1.
3. Nel caso di aree o di edifici per la sosta aventi capienza superiore a 100 posti auto, gli ingressi e le uscite sono separati con rami a senso unico ciascuno della larghezza minima di 3,00 metri; tali accessi sono adeguatamente illuminati evitando altresì fenomeni di abbagliamento. Le medesime disposizioni sono cogenti in caso il proprietario di aree ed edifici per la sosta con capacità fino a 100 posti auto intenda volontariamente separare le uscite dagli ingressi. In casi eccezionali di comprovata impossibilità costruttiva, in funzione delle caratteristiche dell'asse viario e dei flussi veicolari presenti o prevedibili, può essere valutata l'adozione del senso unico alternato regolato da impianto semaforico, ferme comunque restando le misure minime di cui al comma 1.

4. L'innesto del passo carrabile sulla carreggiata, laddove sia presente un marciapiede o un passaggio pedonale, è raccordato con voltatesta (elementi d'angolo) aventi un raggio di curvatura massimo di 0,50 metri ciascuno.

### **Art.7 Caratteristiche tecniche**

1. In tutti i passi carrabili deve essere prevista un'area in piano o a pendenza ridotta (max. 8 %), di lunghezza non inferiore a metri 4,50 e larghezza conforme ai parametri definiti dall'art.6, che non può essere collocata su porzioni della sede stradale destinate alla circolazione dinamica veicolare, ciclabile o pedonale. Tale area è finalizzata allo stazionamento dei veicoli durante le manovre di entrata e uscita, onde evitare l'impegno della carreggiata e/o del marciapiede intralciando il transito di veicoli e pedoni, ed in modo da garantire la visibilità da parte del conducente qualora l'uscita avvenga da una rampa in pendenza. Ai fini del rilascio dell'autorizzazione, le dimensioni minime della zona carrabile riservata al parcheggio esclusivo degli autoveicoli all'interno della proprietà devono essere di lunghezza non inferiore a mt. 4,50 e larghezza conforme ai parametri definiti all'art.6; in assenza di tali dimensioni minime non si procede all'autorizzazione.
2. I cancelli o i portoni sono arretrati e apribili verso l'interno, e quindi ubicati oltre il tratto di cui comma 1, anche per evitare l'arresto in attesa dei veicoli sulla sede stradale. Tale prescrizione è tesa anche a garantire la stabilità del veicolo durante eventuali operazioni di apertura manuale dei dispositivi di chiusura (o in caso di guasto dei sistemi automatizzati), in tutti quei casi in cui sia presente una rampa di accesso a piani posti su livelli diversi da quello stradale.
3. Nel caso in cui, a causa di impossibilità costruttive o per limitazioni della fruibilità della proprietà privata, non sia possibile arretrare i cancelli o i portoni, sono ammesse deroghe all'arretramento; in tal caso i sistemi di apertura devono essere automatizzati. Tale deroga non può in nessun caso essere applicata nelle strade di scorrimento veloce, di scorrimento e di interquartiere A e B.
4. L'arretramento dei dispositivi di chiusura non è necessario su tratti stradali senza uscita; in tal caso deve essere adottata la soluzione di cui al comma 3. Nelle strade urbane locali e interzonali nelle quali non transitano linee di trasporto pubblico locale, previa valutazione dell'ufficio competente, qualora le caratteristiche della strada (morfologia, organizzazione della sosta e della circolazione) parametrizzate ai flussi veicolari ivi presenti, garantiscano l'effettuazione di manovre in svolta a sinistra nelle indispensabili condizioni di sicurezza senza causare intralci alla circolazione, ciò anche in considerazione della capienza veicolare del passo carrabile, la soluzione di cui al comma 3 può essere adottata in luogo dell'arretramento dei dispositivi di chiusura.
5. Nel caso di nuove costruzioni o di demolizioni e conseguenti nuove costruzioni, qualora si tratti di insediamenti con elevata affluenza e/o a forte carico urbanistico, pubblici e privati, l'accesso pedonale è distinto da quello per i veicoli.

### **Art.8 Tipologie costruttive**

1. Il passo carrabile può essere realizzato "a raso", cioè senza interventi per la modifica del marciapiede (perché assente o posto alla medesima quota della carreggiata stradale),

oppure “in opera”, nei casi in cui sia presente un marciapiede rialzato che renda necessaria la realizzazione di un raccordo di quota con la carreggiata stradale. Le opere consistono quindi essenzialmente nella realizzazione dello scivolo in granito per il superamento del dislivello, e nell'apposizione dei voltatesta alle estremità dello scivolo (elementi d'angolo), anch'essi in granito, utili a migliorare le manovre di accesso. Tra i passi carrabili “in opera” si distinguono tre categorie:

- a) Passo carrabile di tipo “Leggero”: la pavimentazione relativa all'area del marciapiede antistante il passo carrabile è realizzata in conglomerato bituminoso. Questa tipologia non è ammissibile in presenza di portici e negli ambiti seguenti:
  - “Città storica” come definita alla Parte terza, Capo 1 del vigente RUE – Regolamento Urbanistico Edilizio del Comune di Bologna;
  - Strade facenti parte della “viabilità storica”, così come individuata dagli strumenti urbanistici vigenti;
  - Aree comprese negli “ambiti storici” così come definiti agli artt. 60 e 61 del vigente RUE – Regolamento Urbanistico Edilizio del Comune di Bologna;
  - Aree prospicienti agli edifici di interesse storico-architettonico, di interesse documentale, di interesse storico-architettonico del moderno e di interesse documentale del moderno come definiti all'art. 57 del vigente RUE – Regolamento Urbanistico Edilizio del Comune di Bologna;
  - Aree afferenti agglomerati di interesse storico-architettonico, di interesse documentale e di interesse documentale del moderno come definiti all'art. 57 del vigente RUE – Regolamento Urbanistico Edilizio del Comune di Bologna;
- b) Passo carrabile di tipo “Pesante”: la pavimentazione relativa all'area del marciapiede antistante il passo carrabile è realizzata con cubetti di porfido, betonelle o materiali assimilabili. Nel caso di pavimentazione lapidea, gli elementi di contenimento e delimitazione del passo carrabile dovranno essere realizzati in materiale omologo alla pavimentazione ad esclusione dei materiali cementizi.
- c) Passo carrabile sotto i portici: la pavimentazione relativa all'area carrabile che attraversa il portico deve essere valutata di volta in volta in considerazione della pavimentazione del portico stesso e delle caratteristiche del contesto storico - architettonico ed urbanistico in cui si colloca.

In tutti i casi i margini del passo carrabile sul marciapiede sono evidenziati con una delimitazione a raso realizzata in materiale lapideo (lastre rettangolari) o cementizio (cordolo) che renda chiaramente identificabile l'area di pertinenza. I cordoli cementizi non sono mai ammessi nella “Città storica” (come definita alla Parte terza, Capo 1 del vigente RUE).

2. Il passo carrabile è realizzato assicurando la continuità del piano del marciapiede indipendentemente dalla tipologia autorizzata. In casi eccezionali, ad esempio qualora la realizzazione dello scivolo determini un eccessivo restringimento della sezione percorribile del marciapiede, costituendo un peggioramento delle condizioni di sicurezza pedonale, possono essere ipotizzate differenti soluzioni per il superamento del dislivello tra marciapiede e carreggiata stradale.
3. L'ufficio valuta le situazioni in cui il passo carrabile oggetto di autorizzazione si collochi in ambiti chiaramente caratterizzati da elementi peculiari (ad es. interventi di architettura



contemporanea; interventi di recupero “in stile” di edifici colonici) riservandosi di prescrivere modalità realizzative coerenti al contesto.

### **Art.9 Prescrizioni per la costruzione e manutenzione – Responsabilità dei titolari di autorizzazione**

1. Gli accessi e le diramazioni sono costruiti con materiali di caratteristiche tali - e sempre mantenuti in modo - da evitare apporto di materie di qualsiasi natura e lo scolo delle acque sulla sede stradale. Sono inoltre pavimentati per l'intero tratto e comunque per una lunghezza non inferiore a 50 metri a partire dal margine della carreggiata della strada da cui si diramano, con materiali non necessariamente impermeabilizzanti ma tali da evitare apporto di materie di qualsiasi natura e lo scolo delle acque sulla sede stradale.
2. 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, i quali sono tenuti a rispettare le prescrizioni e le modalità fissate dall'ente proprietario della strada ed a rispondere degli eventuali danni subiti da terzi a seguito di omessa o carente manutenzione, o comunque imputabili ai titolari di autorizzazione ai sensi di legge.
3. In caso di nuova pavimentazione del manto stradale o altri interventi di pubblica utilità che modifichino le quote stradali, i proprietari dei passi carrabili adeguano i medesimi alle nuove quote.

### **Art.10 Tutela degli accessi**

1. Nella zona antistante al passo carrabile vige il divieto di sosta segnalato con l'apposito segnale indicativo di cui all'art.120 del D.P.R. 495/92 (Fig. II.78).
2. Al fine di permettere le manovre di ingresso e uscita dal passo carrabile possono essere autorizzati sistemi di protezione di suddetto accesso con l'attuazione di provvedimenti influenti sull'assetto del traffico urbano (ad es. modifica della sosta esistente) solo nei casi in cui il passo carrabile sia rispondente alle caratteristiche dimensionali previste dal presente Regolamento. E' possibile altresì ipotizzare il medesimo tipo di interventi per quei passi carrabili il cui dimensionamento risulti ridotto rispetto allo standard previsto, ma non sia possibile adeguare gli stessi ampliandone la larghezza. Tale impossibilità deve essere ricondotta a motivazioni plausibili e tecnicamente verificabili, e deve essere dichiarata e dimostrata dal richiedente. Verificata l'idoneità tecnica del passo carrabile, si procede a verificare quali siano gli spazi di manovra reali. Si tiene conto di questi parametri:
  - a) la carreggiata minima prevista dal Codice della Strada è dimensionata con una larghezza non inferiore a metri 2,75;
  - b) in tale dimensionamento, ai fini delle manovre veicolari per l'accesso e l'uscita dal passo carrabile, debbono ritenersi compresi eventuali marciapiedi a raso o comunque sormontabili veicolamente.

In linea generale e fatti salvi casi ricadenti nell'ambito dell'eccezionalità, il rapporto tra la larghezza del passo carrabile e la larghezza della carreggiata utili ad effettuare le manovre di accesso e uscita dal passo carrabile stesso può esprimersi con l'individuazione di un numero fisso dato dalla somma delle due misure, che deve essere non inferiore a 6,50 mt.

3. In tutti i casi individuabili secondo le caratteristiche sopra riportate, qualora la somma tra la larghezza della carreggiata utile e quella del passo carrabile risulti inferiore allo standard definito, e qualora la carreggiata presenti spazi destinati alla sosta veicolare (sul lato stradale opposto al passo carrabile) che riducono la sezione utile alle manovre di accesso/uscita, o altri elementi che costituiscano un impedimento fisico limitante, l'amministrazione provvede ad individuare soluzioni progettuali in materia di traffico, tese a contemperare le esigenze pubbliche con quelle private, al fine di raggiungere lo standard dimensionale minimo necessario all'accesso carrabile, con riferimento al rapporto tra larghezza della carreggiata percorribile e larghezza del passo carrabile.
4. Nello specifico, qualora l'impedimento alle manovre di accesso/uscita dal passo carrabile sia costituito dalla sosta veicolare, si tratta di ridurre l'ingombro, al fine di ampliare la sezione della carreggiata stradale, prevedendo anche l'eventuale commutazione della sosta esistente in favore di tipologie con minore ingombro (ad es. sostituzione della sosta veicolare in linea, avente larghezza di mt. 2,00, con stalli per la sosta dei motocicli in linea, aventi larghezza di mt. 1,00 e quindi di minore ingombro), o la sostituzione della sosta con altri elementi di urbanizzazione (es. cassonetti per la raccolta dei rifiuti).
5. Qualora non sia possibile il raggiungimento del dimensionamento minimo previsto di cui sopra per le manovre di accesso e uscita dal passo carrabile tramite la commutazione degli spazi antistanti destinati alla sosta, questi possono essere soppressi, autorizzando altresì il titolare del passo carrabile alla realizzazione di segnaletica orizzontale (zebrature) atta ad evidenziare l'area di manovra, secondo le modalità indicate nell'atto autorizzativo. Gli oneri derivanti dalla realizzazione e dalla manutenzione di tale segnaletica sono da imputarsi a carico del titolare del passo carrabile.
6. Ai fini dell'individuazione planimetrica dell'area di manovra si definisce che tale area è costituita da un trapezio rettangolo, la cui base minore è coincidente con il passo carrabile stesso, e la cui base maggiore è data dalla proiezione ortogonale del passo carrabile sul lato stradale opposto, prolungata nella direzione del senso di marcia fino al raggiungimento di una lunghezza pari a ml. 6,00.

#### **Art.11 Titolo autorizzativo**

1. L'apertura dei nuovi passi carrabili o la modifica di quelli esistenti è sottoposta ad autorizzazione del Comune, previa domanda da parte del proprietario oppure, nel caso di condominio, dell'amministratore, in ogni caso corredata dal progetto in triplice copia firmato da un tecnico abilitato. In particolare, nel caso di locali o aree per l'accesso ai quali è necessario transitare con i veicoli sotto portici privati di uso pubblico - e più in generale su proprietà altrui, essendo in questo caso il passo carrabile collocato al confine tra la strada pubblica e la proprietà altrui, la richiesta deve essere presentata dal diretto interessato e corredata dalla deliberazione condominiale attestante l'assenso dei proprietari oppure dall'attestazione dell'amministratore del condominio in ordine alla sussistenza di quest'ultima; in assenza dell'amministratore la richiesta deve essere corredata dal nulla osta unanime dei proprietari.
2. La scelta fra i vari tipi di passo carrabile, descritti al precedente art. 8, è effettuata dall'ufficio comunale competente a rilasciare l'autorizzazione, secondo la natura dei luoghi

e le caratteristiche delle strade interessate. L'ufficio può autorizzare il titolare dell'autorizzazione a tracciare a propria cura e spese segni orizzontali delimitanti il passo carrabile, con modalità indicate nel provvedimento autorizzativo, in casi eccezionali riconducibili alla non intelleggibilità del passo carrabile stesso in relazione al contesto stradale ed alla disciplina circolatoria.

3. Qualora la realizzazione del passo carrabile richieda l'esecuzione di lavori edili, quali ad esempio l'apertura di recinzioni, la realizzazione di colonne di sostegno, l'autorizzazione al passo carrabile viene rilasciata sulla base del progetto presentato dal proprietario o dall'avente titolo.
4. Il titolo abilitativo edilizio che evidenzia anche la connessione tra struttura su suolo privato e accesso su suolo pubblico ha rilievo solo ai fini edilizi e pertanto non esime il proprietario dall'obbligo di munirsi dell'autorizzazione di passo carrabile.
5. L'autorizzazione al passo carrabile non sostituisce il titolo abilitativo edilizio e/o l'atto di occupazione temporanea del suolo pubblico per l'esecuzione dei lavori, laddove necessari.
6. La fine dei lavori è comunicata formalmente secondo le modalità indicate dall'atto autorizzativo dal titolare dell'autorizzazione, anche ai fini dell'ottenimento del cartello; l'ufficio competente o delegato rilascia il segnale indicativo del passo carrabile che deve essere installato e mantenuto a cura e spese del titolare (art. 120 del D.P.R. 495/92 – Fig. II.78). Il ritiro del cartello, ossia l'attivazione del passo carrabile si configura come un'occupazione del suolo pubblico, per la quale sono da ritenersi cogenti le prescrizioni e le sanzioni di cui al relativo regolamento comunale ed al Nuovo Codice della Strada. In caso di revoca del titolo autorizzativo, o di decadenza dei presupposti posti a base del titolo stesso, il segnale indicativo viene riconsegnato all'ufficio competente o delegato. Il ripristino dei luoghi, ivi compresa la ricostruzione del marciapiede ante costruzione del manufatto carrabile, è a cura e spese del titolare.
7. Qualora i lavori per l'apertura del passo carrabile non vengano eseguiti entro il termine indicato nell'autorizzazione, quest'ultima decade, salvo la possibilità di concedere una proroga motivata su richiesta dell'interessato.
8. In caso il titolare dell'autorizzazione ceda il titolo di possesso dell'area privata ad altro soggetto, ne dà comunicazione congiunta con il nuovo titolare al competente ufficio per l'aggiornamento dei dati del passo carrabile, anche ai fini del canone di occupazione del suolo pubblico dovuto.
9. In caso di cambio di destinazione d'uso che renda l'area non idonea allo stazionamento o alla circolazione dei veicoli, il titolo autorizzativo è revocato.
10. In caso di rinuncia spontanea il titolo si intende automaticamente decaduto senza provvedimento dell'ufficio competente.
11. Con apposito provvedimento vengono dettate le norme di dettaglio relative al procedimento autorizzativo; qualora ve ne siano i presupposti potranno altresì essere introdotte le procedure semplificate previste dalla normativa vigente.

### **Art.12 Dissuasori di sosta**

1. A protezione dei passi carrabili sono autorizzati, previa presentazione di richiesta da parte del proprietario corredata da progetto, i seguenti dispositivi:
  - a) dissuasori fisici della sosta (fittoni), sul lato stradale del passo carrabile, nei seguenti casi e con le seguenti modalità:
    - 1.1 su marciapiede o passaggio pedonale, qualora la larghezza del medesimo consenta il mantenimento dell'accessibilità e del passaggio, anche nel rispetto delle disposizioni vigenti sull'abbattimento delle barriere architettoniche;
    - 1.2 sulla sede stradale in linea con alberi, pali ed altri dispositivi già esistenti, in quanto in tale caso essendo già presenti in sede elementi di ostacolo, il dissuasore non crea ulteriore intralcio o pericolo per la circolazione; contestualmente all'installazione del dissuasore, dovrà essere realizzata una zebratura stradale in corrispondenza dello stesso finalizzata alla dissuasione della sosta in relazione alla presenza del dissuasore stesso, della misura minima di 1 metro quadrato.
  - b) segnaletica orizzontale per la dissuasione della sosta (zebrature), solamente in carreggiata, agli estremi laterali del passo carrabile, fatto salvo quanto specificato al precedente art.10.

### **Art.13 Passi carrabili temporanei**

1. Possono essere aperti accessi provvisori, sia sulle strade urbane che su quelle extraurbane, per situazioni di carattere temporaneo (es. cantieri).
2. I passi carrabili provvisori rispettano le norme previste per quelli definitivi. Nel caso ciò non sia possibile in sede di autorizzazione vengono stabilite prescrizioni a tutela della sicurezza, in particolare prevedendo idonea segnalazione di pericolo allorquando non possono essere osservate le distanze dalle intersezioni.
3. Il segnale indicativo del passo carrabile (art. 120 del D.P.R. 495/92 e successive modifiche e integrazioni) è integrato da una scritta aggiuntiva riportante gli estremi e la data di scadenza del titolo autorizzativo.

### **Art.14 Passi carrabili già autorizzati**

1. I passi carrabili già autorizzati alla data di entrata in vigore del presente regolamento possono essere presi in esame d'ufficio, periodicamente, in sede di redazione dei Piani Particolareggiati di Quartiere attuativi del PGTU o comunque in sede di attuazione o revisione del Piano della Sicurezza Stradale di Bologna, promuovendone la regolarizzazione secondo i criteri stabiliti ai commi precedenti.
2. Nel caso di passi carrabili già autorizzati alla data di entrata in vigore del presente regolamento che presentano difformità rispetto a quanto previsto dal medesimo, possono essere autorizzate delle modifiche tese al miglioramento degli standard anche se tali interventi non conducono al completo adeguamento normativo.

3. In caso di interventi di nuova costruzione - anche previa demolizione - con passi carrabili già autorizzati prima dell'entrata in vigore del presente Regolamento, si applicano gli standard previsti per i passi carrabili di nuova realizzazione.

#### **Art.15 Accessi carrabili non autorizzati**

1. Gli accessi carrabili facenti parte di interventi edilizi già autorizzati all'entrata in vigore del "Regolamento Passi Carrabili" approvato con Delibera di Consiglio P.G. 38545/2005 esecutiva dal 25/6/2005 e che rispettino quanto contenuto nel titolo autorizzativo edilizio, possono essere oggetto di autorizzazione al passo carrabile, secondo le disposizioni del presente Regolamento, eventualmente in deroga a quanto previsto dagli articoli 6 e 7.1
2. Gli accessi carrabili facenti parte di interventi edilizi già autorizzati all'entrata in vigore del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della Strada (1/1/1993) e che rispettino quanto contenuto nel titolo autorizzativo edilizio, possono essere oggetto di autorizzazione al passo carrabile, secondo le disposizioni del presente Regolamento, eventualmente in deroga a quanto previsto dagli artt.3 (commi 1 e 2), 5, 6 e 7.

#### **Art.16 Sanzioni e revoca**

1. Qualora non siano state rispettate le prescrizioni previste nei precedenti articoli e nel titolo autorizzativo rilasciato, il responsabile del procedimento ne dà comunicazione al titolare ed assegna il termine di 60 giorni per provvedere alla regolarizzazione.
2. In caso di mancata regolarizzazione entro il termine indicato, il responsabile del procedimento revoca l'autorizzazione. Si applicano le sanzioni principali ed accessorie di cui all'art.20, comma 4, e di cui all'art.22, commi 11 e 12, del Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. 285/92 e successive modifiche e integrazioni).

#### **Art.17 Diritti di istruttoria e sopralluogo**

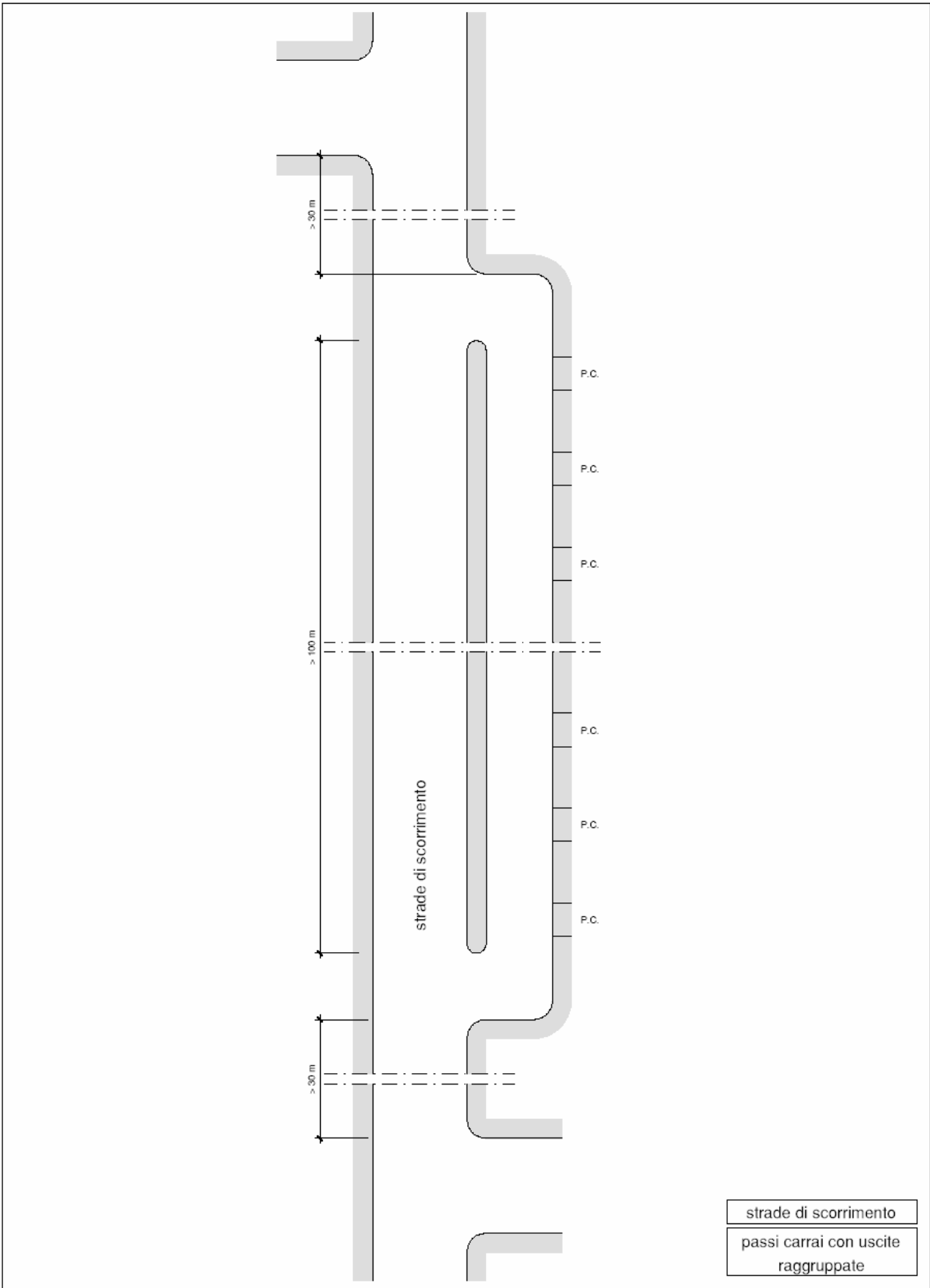
1. E' dovuto il diritto di istruttoria ed eventuale sopralluogo, ai sensi di quanto previsto dall'art. 27 comma 3 del Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. 285/92 e successive modifiche e integrazioni), nella misura di Euro 120 per la richiesta di passo carrabile, da corrispondersi all'atto di presentazione della richiesta medesima.
2. Nel caso di presentazione di richiesta di parere preventivo per l'ottenimento di passo carrabile, il diritto è applicato nella misura di Euro 95. L'eventuale successiva presentazione della richiesta formale di passo carrabile è comunque soggetta alla corresponsione del diritto nella misura di cui al comma 1.
3. Nel caso di presentazione di richiesta integrativa di dissuasori di sosta è applicato il diritto nella misura di Euro 60.
4. La misura dei diritti di istruttoria di cui sopra potrà essere adeguata periodicamente con atto di Giunta secondo gli indici ISTAT.

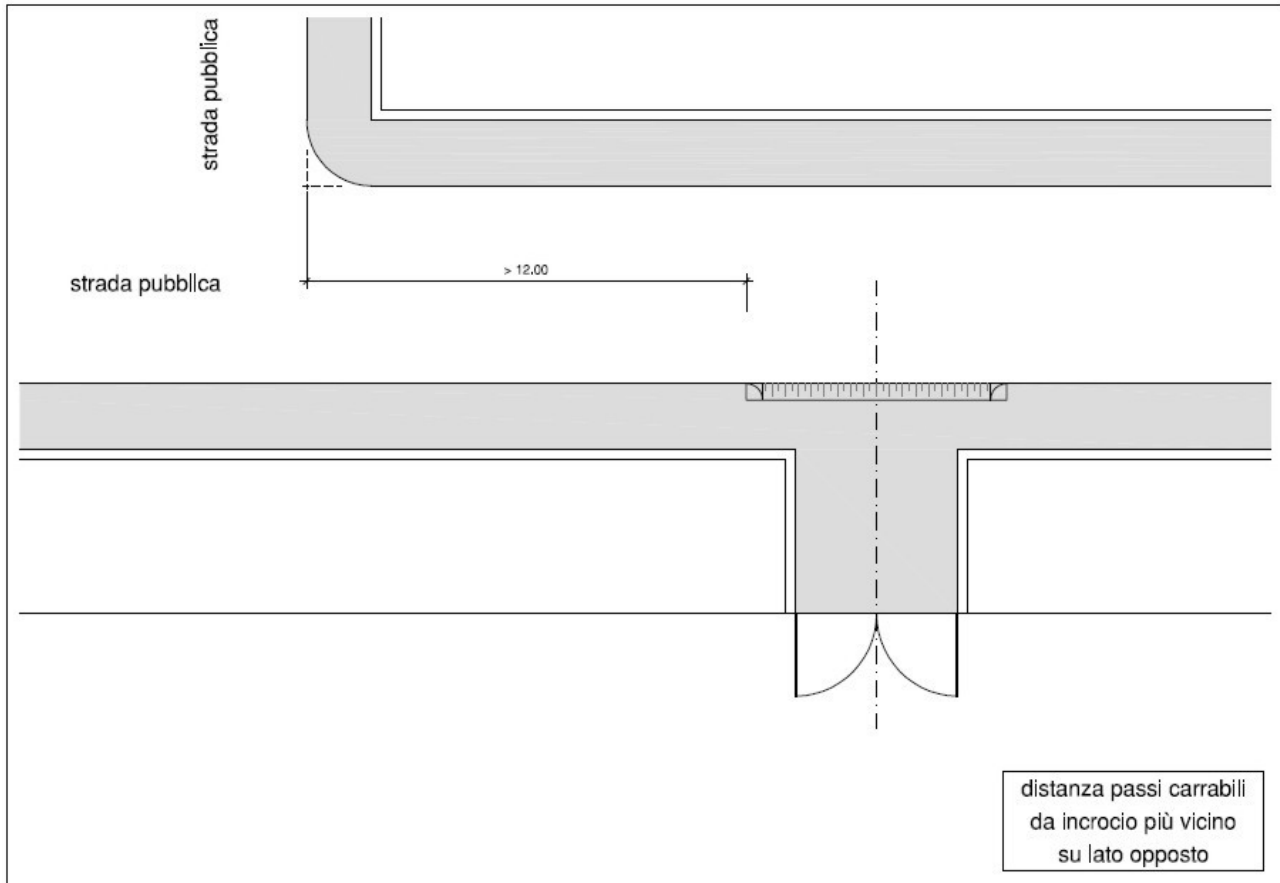
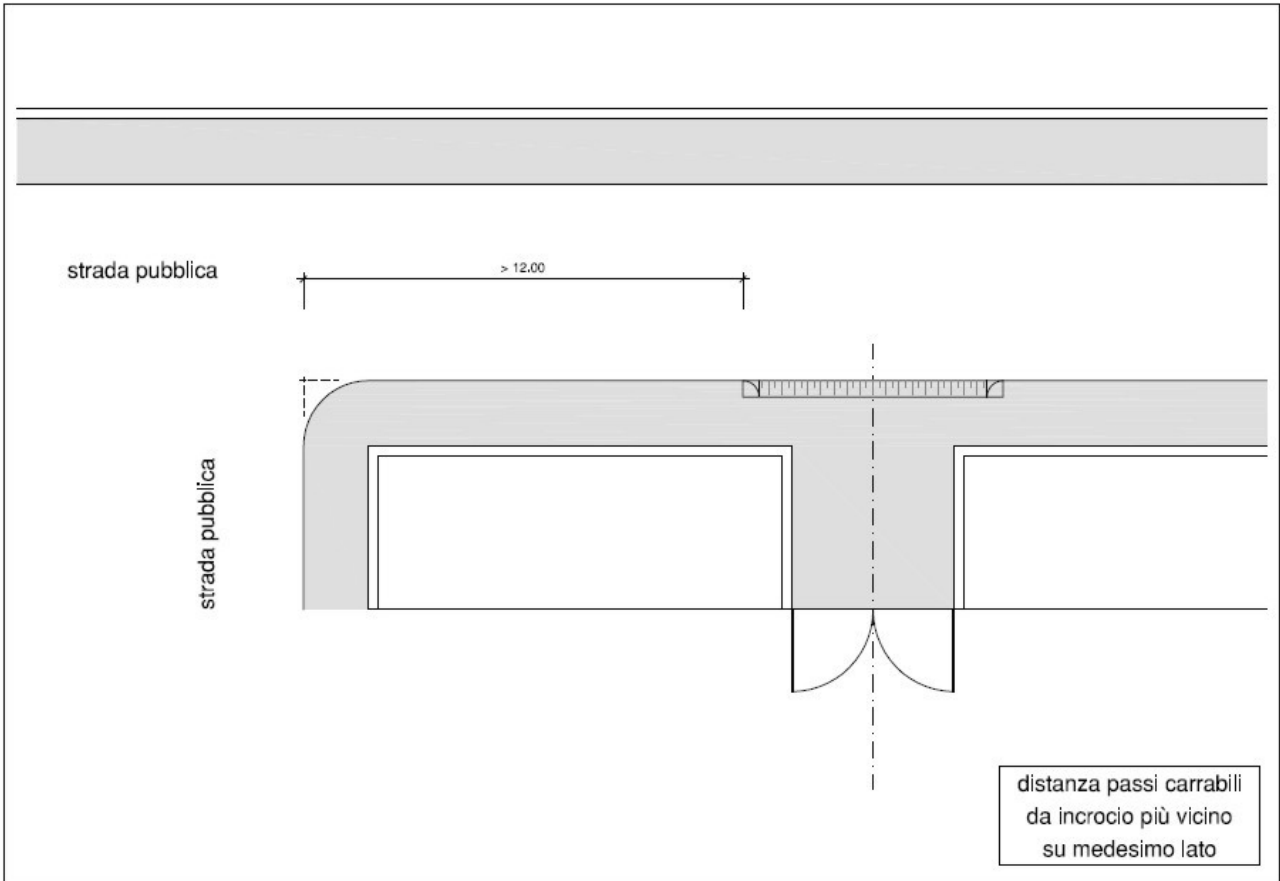
#### **Art.18 Entrata in vigore ed abrogazioni**

1. Il presente regolamento entra in vigore a partire dalla data di esecutività della delibera di approvazione.
2. Da tale data è abrogato il regolamento dei passi carrabili di cui all'Odg. 206 P.G. 169512/2007 del 19/11/07.

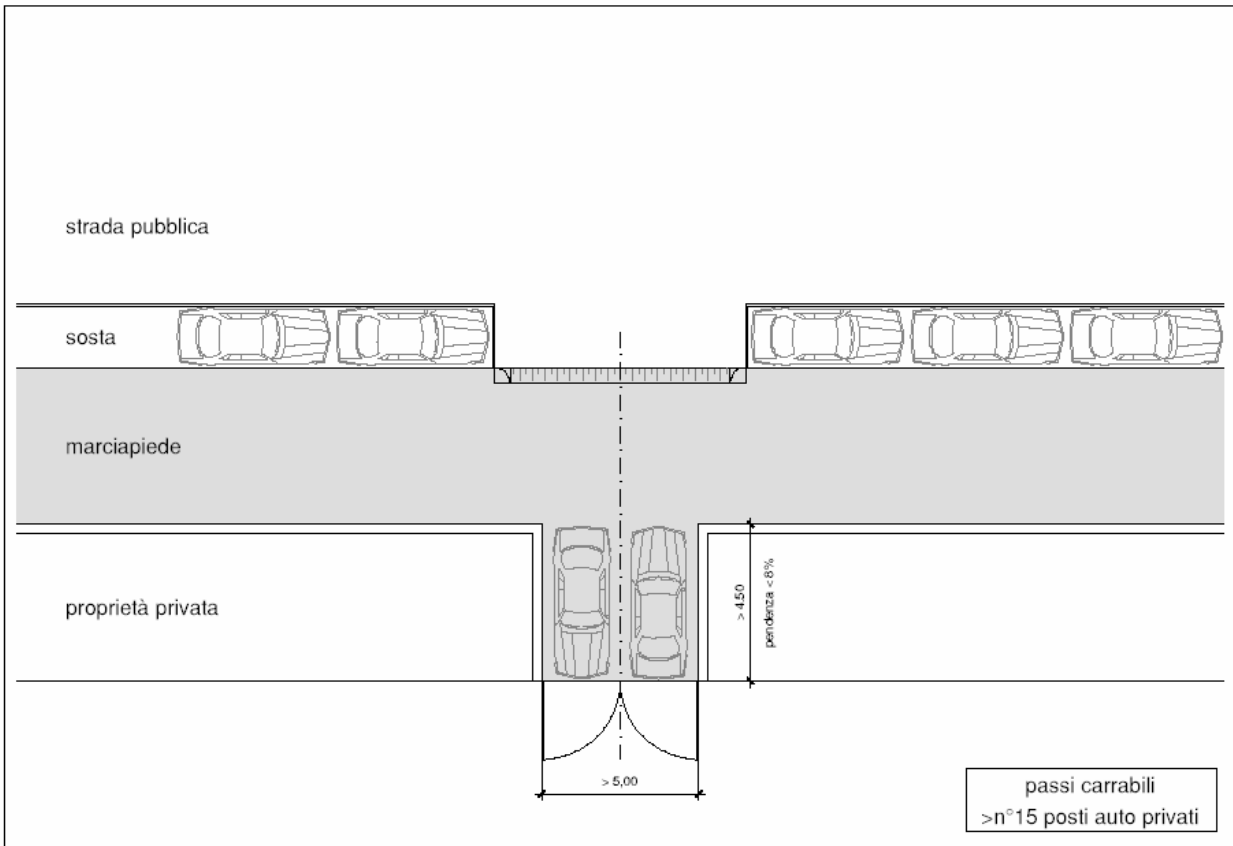
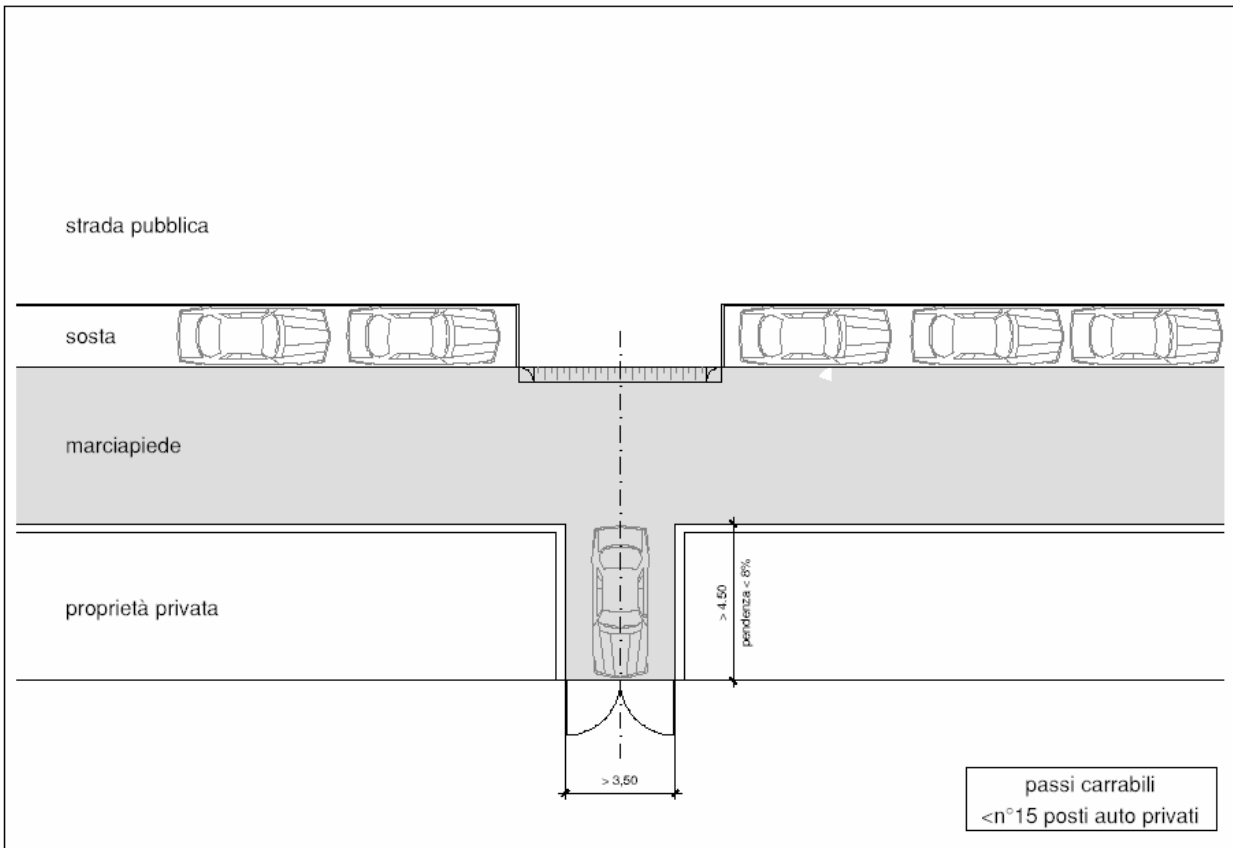
**Art.19 Disposizioni transitorie finali**

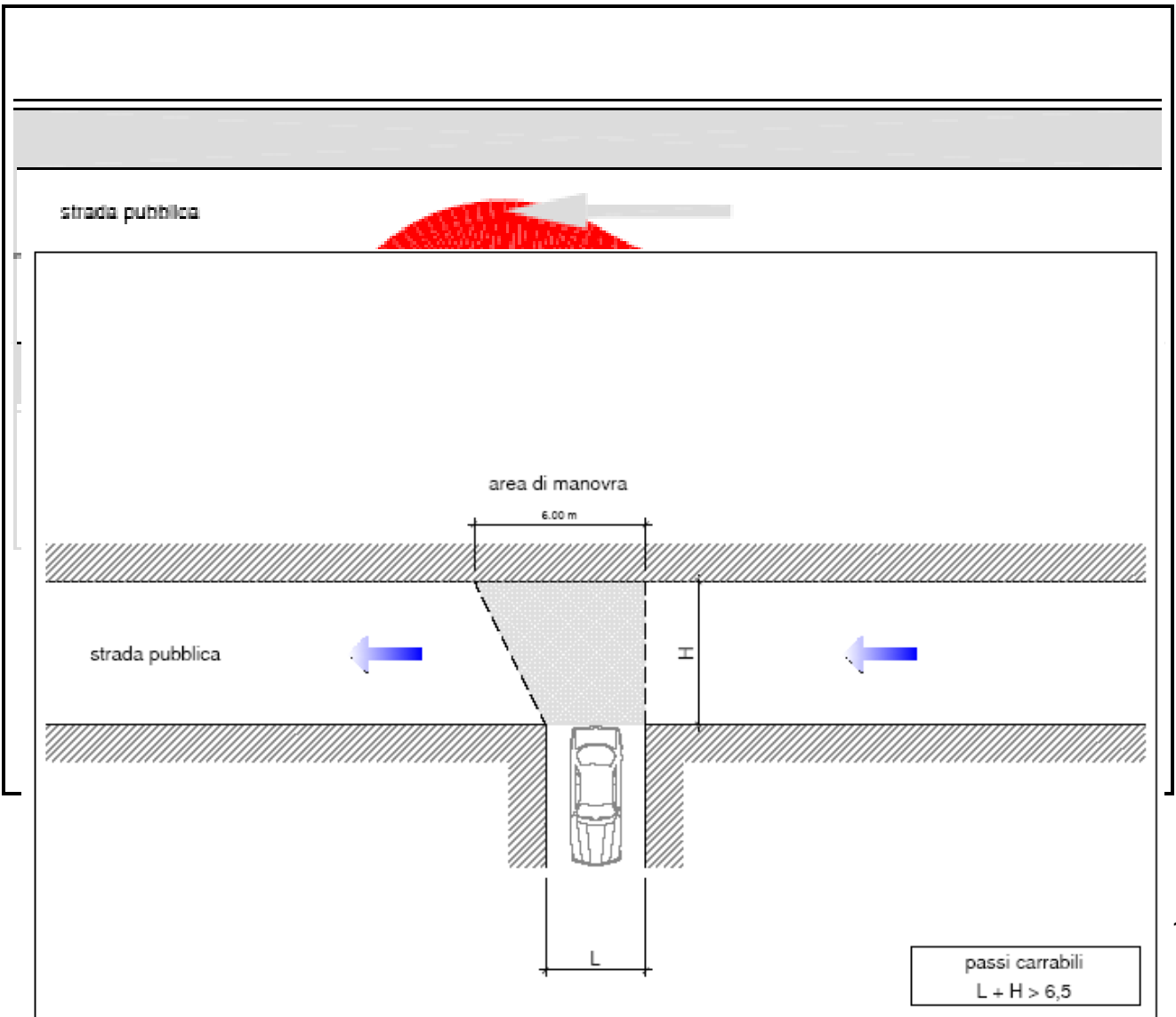
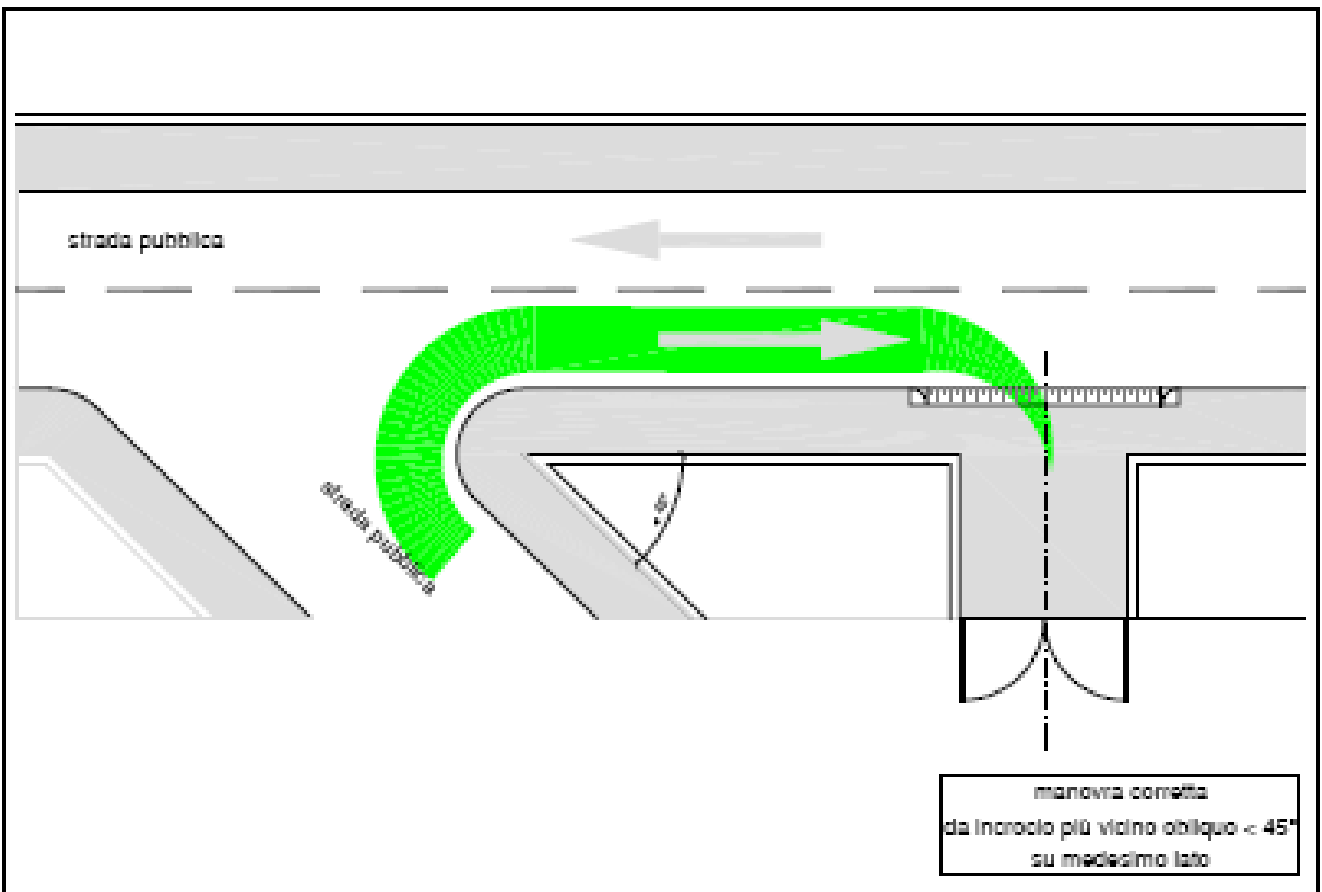
1. Per le richieste presentate prima dell'entrata in vigore del presente Regolamento ed ancora in corso di istruttoria si applicano le disposizioni previgenti, salvo il caso in cui le disposizioni del presente Regolamento risultino essere più favorevoli per il richiedente.
2. La disposizione di cui al comma 1 si applica altresì nel caso di pareri preventivi rilasciati ai sensi dell'art. 17 comma 2, prima dell'entrata in vigore del presente Regolamento, a condizione che il provvedimento non sia scaduto di validità e che non vi siano variazioni tra il progetto presentato per il parere preventivo ed il progetto presentato successivamente con richiesta formale di passo carrabile.





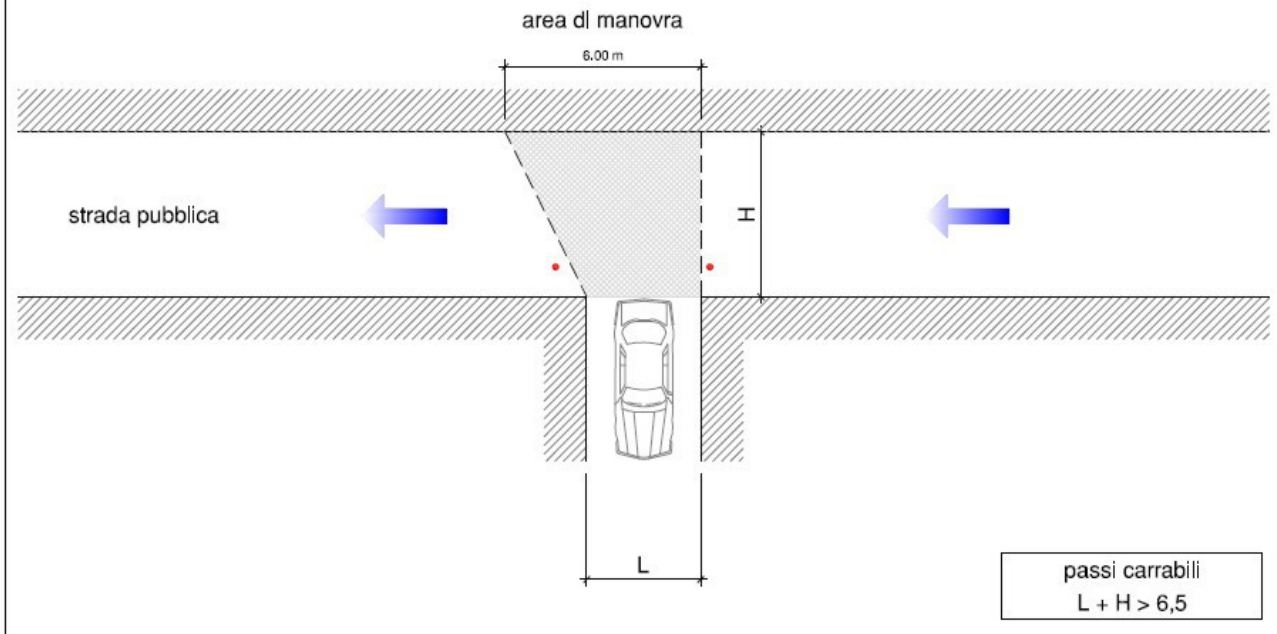






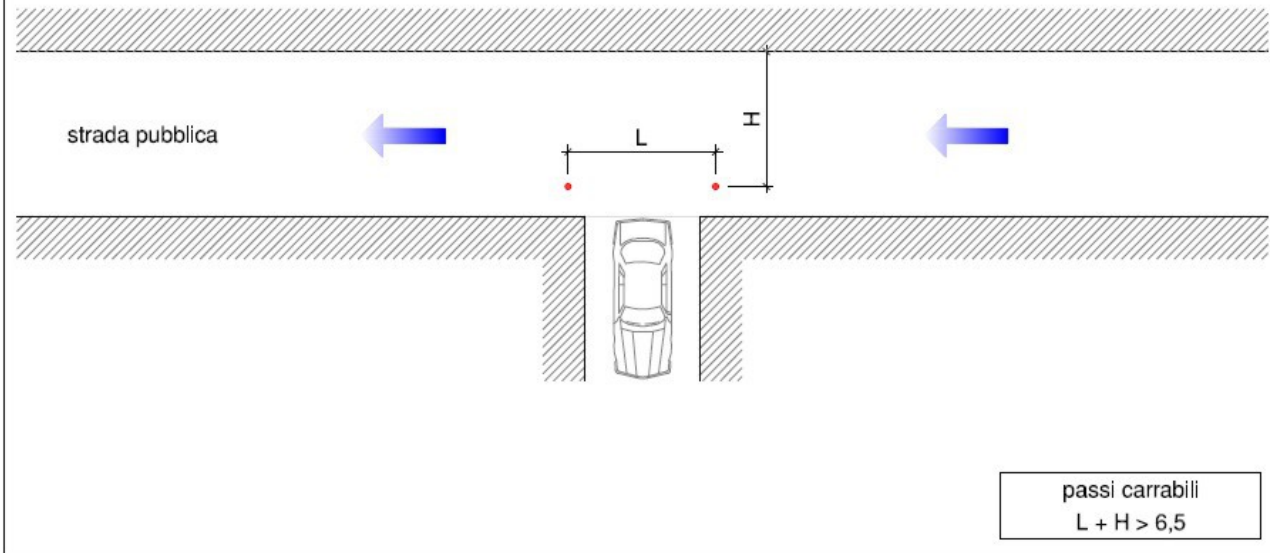
*in presenza di dissuasori verticali (fittoni) a protezione del passo carraio*

## CRITERI DI MISURAZIONE - A



*in presenza di dissuasori verticali (fittoni) a protezione del passo carraio*

## CRITERI DI MISURAZIONE - B



<b>NOME VIA</b>	<b>tratto</b>
ROTONDA ITALIA	tutta
VIALE GIOVANNI II BENTIVOGLIO	da Rotonda Italia a via Galeazzo Marescotti
VIALE ROBERTO VIGHI	da fine centro abitato a Rotonda Italia

#### **CLASSIFICAZIONE STRADE – STRADE EXTRAURBANE SECONDARIE**

<b>NOME VIA</b>	<b>tratto</b>
VIA CALAMOSCO	da via del Gomito a via S.Donato
VIA DEL GOMITO	da fine centro abitato a via Calamosco
VIA DEL TRIUMVIRATO	da fine centro abitato a confine comunale
VIA DEL VIVAIO	da via delle Serre a via Persicetana
VIA DELLE SERRE	tutta
VIA FRANCESCO ZANARDI	da fine centro abitato a confine comunale
VIA GALEAZZO MARESCOTTI	tutta
VIA VITTORIO PEGLION	tutta