

C 1



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE,
GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
Direzione generale per la sicurezza stradale
Divisione II
Via G. Caraci, 36 - 00157 Roma

Comune di Padova	
Protocollo generale: ENTRATA	
0059661	07/02/2020
Classificazione: 2020 - 6 7	
	UCP Servizio Mobilità
20200059661	Infrastrutture e Traffico

- Al Comune di Padova (PD)
protocollo.generale@pec.comune.padova.it
- Al Settore Mobilità del Comune di Padova
mobilita@pec.comune.padova.it
- Alla Polizia Municipale di Padova
poliziamunicipale@pec.comune.padova.it

Oggetto: autorizzazione, ai sensi del D.P.R. n. 250/99, per l'installazione di sistemi di controllo accessi nelle zone a traffico limitato del Comune di Padova - **parere preventivo**

Con riferimento alla riunione svoltasi presso questa Direzione Generale in data 30 maggio 2019, alla nota prot. n. 0268276 del 28 giugno 2019 (acquisita al prot. 5044 del 28 giugno 2019), alla nota prot. n. 0337512 del 21 agosto 2019 (acquisita al prot. 6224 del 23 agosto 2019) con le quali si richiede un parere preventivo sull'autorizzazione per l'installazione e l'esercizio di impianti per la rilevazione degli accessi dei veicoli nelle zone a traffico limitato del Comune di Padova, alla nota prot. n. 0488050 del 09 dicembre 2019 (acquisita al prot. 8763 del 09 dicembre 2019) con la quale si chiede l'autorizzazione per la sostituzione del dispositivo in corrispondenza di via del Vescovado ed in riferimento alle varie interlocuzioni avute per le vie brevi, si rappresenta quanto segue.

Con il decreto dirigenziale prot. n. 3486 del 15 dicembre 2005 questo Ufficio ha autorizzato il comune di Padova, con prescrizioni e raccomandazioni, all'installazione e all'esercizio degli impianti per la rilevazione degli accessi di veicoli nella zona a traffico limitato nel centro storico in corrispondenza dei varchi di via del Vescovado, via del Santo, via Busonera, Largo Europa, Ponte San Gregorio Barbarigo e Ponte Tadi, con gli impianti costituiti dal sistema denominato "K53300/00", della Società Project Automation S.p.A., corrispondente al decreto dirigenziale prot. n. 3473 del 31 maggio 2001.

Con il decreto dirigenziale prot. n. 113154 del 12 dicembre 2007 questo Ufficio ha autorizzato il comune di Padova, con prescrizioni e raccomandazioni, all'installazione e all'esercizio dell'ulteriore impianto per la rilevazione degli accessi di veicoli nella zona a traffico limitato in corrispondenza del varco di Riviera del Businello, con l'impianto costituito dal sistema denominato "K53300/00", della Società Project Automation S.p.A., integrato con il sottosistema denominato Sistema Radio "TPU" della Società Autostrade S.p.A., corrispondenti ai decreti dirigenziali rispettivamente prot. n. 3473 del 31 maggio 2001 e prot. n. 663 del 9 febbraio 2001.

Con il decreto dirigenziale prot. n. 4961 del 8 agosto 2013 questo Ufficio ha autorizzato il comune di Padova, con prescrizioni e raccomandazioni, all'installazione e all'esercizio di un impianto per la rilevazione degli accessi di veicoli nella zona a traffico limitato del centro storico, in corrispondenza del varco di via Porciglia, con l'impianto costituito dal sistema denominato "K53700/00-01-02-03", della Società Project Automation S.p.A., corrispondente ai decreti dirigenziali prot. n. 2528 del 05 maggio 2011, prot. n. 3245 del 13 giugno 2011 e prot. n. 6408 del 15 novembre 2012.

In data 03 febbraio 2020, codesta Amministrazione, solamente per le vie brevi, ha chiarito che la richiesta fatta con la nota prot. n. 0337512 del 21 agosto 2019 sostituisce completamente la richiesta fatta con la nota 0268276 del 28 giugno 2019.

Nella nota del 21 agosto 2019 si rileva sia la volontà di applicare il divieto anche ai motoveicoli, sebbene non risulti chiaro se il divieto è esteso anche ai ciclomotori, sia la volontà di sostituire i dispositivi su tutti i varchi già esistenti.

In linea di massima, si concorda con la previsione di istituire e presidiare zone a traffico limitato concentriche salvo eventuali criticità rilevabili nella fase istruttoria, in quanto la documentazione inviata è priva dei relativi atti amministrativi necessari per una corretta valutazione della richiesta.

Dall'analisi della documentazione inviata si rileva preliminarmente quanto segue.

Nella richiesta inoltrata il 21 agosto 2019, si richiede l'autorizzazione del varco (nuovo varco U13) di Riviera del Businello in uscita, autorizzato invece in ingresso con decreto dirigenziale prot. n. 113154 del 12 dicembre 2007, mentre non si fa riferimento al varco di via Porciglia.

Nella planimetria generale (tav. 6.01) le aree della ZTL A e della ZTL B si sovrappongono in maniera non chiara, generando confusione.

La segnaletica di preavviso e di varco deve essere coerente con le *Linee Guida sulla regolamentazione della circolazione stradale e segnaletica nelle zone a traffico limitato*; in particolare, negli schemi dei segnali di preavviso, la freccia deve essere riportata prima del simbolo di zona a traffico limitato ed in relazione alla segnaletica di varco (inviata sia con la tav. 6.20 e sia con altro elaborato di contenuto differente), deve essere utilizzata l'impaginazione prevista dalla Fig. II 322/a del Regolamento e devono essere rispettate le seguenti indicazioni specifiche nonché quelle riportate di seguito di carattere generale:

- nel caso di ZTL variabile, con controllo elettronico, in aggiunta alla segnaletica verticale prescrittiva, deve essere installato sopra il segnale di varco un pannello a messaggio variabile (PMV).
Il PMV deve riportare la dicitura "ZTL ATTIVA" quando è vigente il divieto e "ZTL NON ATTIVA" quando non è vigente il divieto, e non le diciture "VARCO ATTIVO" e "VARCO NON ATTIVO";
- il pannello integrativo riportante il periodo e/o i giorni di vigenza e/o la fascia oraria di divieto della ZTL deve essere inserito separatamente dagli altri e sopra il pannello integrativo riportante limitazioni, deroghe ed eccezioni. Gli orari ed i periodi di vigenza, devono essere coerenti con il correlato provvedimento amministrativo e con la grafica del Codice della Strada, del Regolamento e delle linee Guida sotto riportate;
- il pannello integrativo riportante limitazioni, deroghe ed eccezioni, deve riportare le categorie di veicoli in divieto di transito (tra cui motoveicoli e ciclomotori se previsti nei divieti) e i pittogrammi delle relative eccezioni; nello stesso pannello integrativo devono essere specificati anche gli orari per il carico e lo scarico delle merci (incongruenti tra quelli riportati nelle varie planimetrie e quelli riportati nella tav. 6.20 e comunque non controllabili data l'assenza degli atti amministrativi);
- il simbolo relativo alle persone con disabilità, risulta erroneo e deve essere quello della Fig. II 130 "Invalido", art. 125 del Codice della Strada, modificato con D.P.R. n. 151/12;
- la dicitura del pittogramma "polizia, ambulanze, vigili del fuoco (solo in servizio urgente di emergenza)" si riferisce al caso particolare di area pedonale.

Devono essere eliminati i segnali preesistenti l'ampliamento della zona a traffico limitato se non coerenti e/o discordanti con i segnali di preavviso ed i segnali di varco.

Si rammenta che ai sensi del D.P.R. n. 495 del 16 dicembre 1992 "Regolamento di Esecuzione del C. d. S.", l'art. 81 comma 1 riporta che *"I segnali verticali sono installati, di norma, sul lato destro della strada. Possono essere ripetuti sul lato sinistro ovvero installati su isole spartitraffico o al di sopra della carreggiata, quando è necessario per motivi di sicurezza ovvero previsto dalle norme specifiche relative alle singole categorie di segnali"*.

In relazione alla tipologia del dispositivo del varco, data la volontà di codesta Amministrazione di imporre il divieto anche ai motoveicoli (ed eventualmente ai ciclomotori), si evidenzia che non tutti i

dispositivi consentono la lettura delle targhe dei motoveicoli e dei ciclomotori ed il conseguente loro sanzionamento automatico, e pertanto, nel caso di utilizzo di dispositivi non adeguati, il sanzionamento dovrà essere effettuato in contestazione immediata dagli Organi di Polizia.

Inoltre, data la presenza di aree pedonali, si evidenzia che il vigente articolo 201, comma 1-bis, lettera g) del Codice della Strada, prevede che la *"rilevazione degli accessi di veicoli non autorizzati ai centri storici, alle zone a traffico limitato, alle aree pedonali, alle piazzole di carico e scarico di merci, o della circolazione sulle corsie e sulle strade riservate"* possa avvenire *"attraverso i dispositivi previsti dall'articolo 17, comma 133-bis, della legge 15 maggio 1997, n. 127."*

Pertanto, dalla lettura delle diverse norme, succedutesi nel tempo, si rappresenta la necessità dell'autorizzazione ai sensi del D.P.R. n. 250/99 ai fini dell'installazione degli impianti di controllo degli accessi anche per le aree pedonali.

Inoltre con la nota del 09 dicembre 2019 la Polizia Locale di codesto Comune ha chiesto l'autorizzazione per la sostituzione del dispositivo in corrispondenza di via del Vescovado.

La sostituzione di tale varco risulta già prevista nella richiesta di preistruttoria del 21 agosto 2019 ed in analogia con il contenuto del Comunicato sotto citato, si invita codesta Amministrazione *"ad inviare solamente richieste unitarie e complessive di una determinata ZTL, o di diverse ZTL concentriche o contigue o comunque direttamente correlate tra loro..."*.

Per quanto attiene l'installazione dei nuovi varchi a presidio delle corsie riservate, si invita codesta Amministrazione a valutare attentamente le soluzioni proposte, ed in particolare la segnaletica prevista che non risulta conforme alle disposizioni del Codice e del Regolamento.

Per quanto attiene la corsia riservata R7, che sembra coincidere con l'inizio della zona a traffico limitato, Codesta Amministrazione dovrà attenersi a quanto contenuto nelle *Linee Guida sulla regolamentazione della circolazione stradale e segnaletica nelle zone a traffico limitato*.

A tal proposito, si riportano le indicazioni che questa Direzione Generale sta fornendo in linea generale, sul segnalamento delle corsie riservate.

La tematica del corretto ed efficace segnalamento della presenza di corsie riservate al trasporto pubblico e/o a determinate categorie di veicoli, in coerenza con quanto disposto dagli articoli 6 e 7 del Codice della Strada, cui corrisponde un divieto di transito alle altre categorie di veicoli, già di per sé complessa e di non facile attuazione, assume rilevanza ancora maggiore nel caso in cui il divieto di transito su tali corsie è controllato da impianti automatici, in base alla facoltà prevista dall'art. 201, c. 1-bis, lett. g) del Codice della Strada.

Infatti, al fine di evitare inutili contenziosi e soprattutto di non provocare reazioni dell'utenza stradale ad un atteggiamento dell'Amministrazione che potrebbe risultare vessatorio, è necessario che prima di ipotizzare di installare sistemi di controllo accessi su dette corsie riservate, sia verificata l'adeguatezza della segnaletica stradale, che dovrebbe risultare non solo conforme e sufficiente ma, se possibile, resa maggiormente chiara ed evidente.

Inoltre è bene precisare che l'installazione dei sistemi di controllo accessi, omologati ai sensi dell'art. 45 del Codice della Strada, sulle corsie riservate è consentita dal citato art. 201, c. 1-bis, lett. g) e non richiede alcuna autorizzazione del Ministero, contrariamente all'installazione dei medesimi dispositivi in corrispondenza degli accessi alle zone a traffico limitato e ai centri storici, che, ai sensi del D.P.R. n. 250/99, deve essere autorizzata da questo Ufficio.

Si deve evidenziare, come criterio di carattere generale, che l'obiettivo di favorire il trasporto pubblico locale da cui deriva la conseguente volontà di controllare elettronicamente gli accessi, dovrebbe essere correttamente declinato attraverso una rigorosa disciplina delle deroghe al divieto, limitando le eccezioni alle categorie di veicoli e di utenti strettamente necessarie.

Ciò premesso si forniscono i seguenti elementi di risposta per quanto riguarda la segnaletica verticale, distinti in base ai seguenti casi.

Caso 1. Riservazione esclusiva di una strada al TPL o di un senso di marcia in esclusiva al TPL

Si osserva preliminarmente che l'istituzione di una corsia riservata al trasporto pubblico, con la contestuale esclusione, nel medesimo verso di marcia, del transito a tutti gli altri utenti veicolari, in via generale, non può limitarsi alla sola segnaletica orizzontale e verticale installata all'inizio della corsia riservata al trasporto pubblico, poiché non è sufficiente segnalare il divieto di transito, ma deve opportunamente essere installata la segnaletica di preavviso (riportante lo schema dell'intersezione ed in particolare la direzione della corsia riservata) in tutte le strade provenienti dalle diverse direzioni e confluenti nella corsia riservata al trasporto pubblico. Ciò al fine di indicare correttamente all'utente stradale la manovra vietata e le altre manovre consentite, ovvero le cosiddette vie di fuga. In particolari condizioni, tali segnali di preavviso possono essere opportunamente ripetuti in anticipo rispetto ai segnali di preavviso obbligatori, al fine di rendere maggiormente visibile il divieto.

Ciò detto per quanto riguarda la segnaletica di preavviso, per quanto attiene alla segnaletica verticale da posizionare all'inizio della corsia si distinguono i seguenti sotto casi:

- **Caso 1a. Strada a senso unico riservato al TPL**

In corrispondenza della soglia in cui è consentito l'accesso, quindi solo al TPL, deve essere posizionato il segnale di "divieto di transito" (Fig. II 46) con il pannello integrativo, ai sensi dell'art. 83, c. 7 del Regolamento, riportante le eccezioni, ovvero con l'iscrizione "eccetto" e i simboli delle categorie cui non si applica il divieto e/o l'iscrizione "autorizzati...".

Nella soglia opposta in cui non è consentito l'accesso deve essere posizionato il segnale di "senso vietato" (Fig. II 47).

- **Caso 1b. Strada a doppio senso interamente riservata al TPL**

In corrispondenza di entrambe le soglie, nei due versi di marcia, deve essere posizionato il segnale di "divieto di transito" (Fig. II 46) con il pannello integrativo riportante le eccezioni, ovvero con l'iscrizione "eccetto" e i simboli delle categorie cui non si applica il divieto e/o l'iscrizione "autorizzati...".

- **Caso 1c. Strada a doppio senso, di cui uno riservato al TPL**

In corrispondenza della soglia nel verso di marcia riservato, deve essere posizionato il segnale di "divieto di transito" (Fig. II 46) con il pannello integrativo riportante le eccezioni, ovvero con l'iscrizione "eccetto" e i simboli delle categorie cui non si applica il divieto e/o l'iscrizione "autorizzati...".

Nella soglia opposta in cui è consentito l'accesso deve essere posizionato il segnale di "uso corsie" (Fig. II 339).

Caso 2. Riservazione di una corsia al TPL in una strada con almeno un'altra corsia per il traffico veicolare normale, di senso di marcia concorde

- **Caso 2a. Corsia riservata al TPL, nella medesima carreggiata comprendente la/le corsie per il traffico veicolare normale (realizzata con sola segnaletica orizzontale e/o delimitatore di corsia)**

Con adeguato anticipo, al fine di consentire la corretta disposizione dei veicoli sulla carreggiata in funzione, e quindi prima, dell'inizio del divieto, deve essere installato il segnale "uso corsie" (Fig. II 340), con l'indicazione della posizione delle corsie disponibili e di quella riservata.

Poiché il segnale "uso corsie" rientra tra i "segnali utili per la guida" e quindi tra i "segnali di indicazione", ai sensi dell'art. 39 del Codice della Strada, di fatto è spesso disatteso e comunque non risulta di immediata interpretazione, pur dovendo invece assumere valore prescrittivo di divieto di transito per alcune categorie di veicoli sulle corsie riservate ad altre.

Pertanto in corrispondenza dell'inizio della corsia riservata al TPL, dovrebbe essere posizionato il segnale di "divieto di transito" (Fig. II 46) con il pannello integrativo riportante le eccezioni, ovvero con l'iscrizione "eccetto" e i simboli delle categorie cui non si applica il divieto e/o l'iscrizione "autorizzati..."; affinché però tale segnale assuma significato solo per la corsia

riservata, in coerenza con quanto indicato all'art. 81, c. 3 del Regolamento, dovrebbero essere utilizzati segnali di corsia sopra la carreggiata (nelle diverse tipologie a portale, a bandiera,..) con funzione di direzione, su cui riportare, in particolare in corrispondenza della corsia riservata, il segnale di "divieto di transito" (Fig. II 46) con le relative eccezioni.

Peraltro l'impiego di tali segnali di corsia sopra la carreggiata consentirebbe anche una più agevole installazione dei sistemi di controllo automatico, costituendone un ottimale sostegno.

- **Caso 2b. Corsia riservata al TPL, in carreggiata separata da quella dedicata alla/le corsie per il traffico veicolare normale (separata con spartitraffico)**

La segnaletica dovrebbe, opportunamente, essere la medesima di quella del caso 2a, ma, ferma restando la necessità del segnale di "uso corsie", in alternativa ai segnali di corsia sopra la carreggiata, tenuto conto dell'onerosità di tale tipologia, il segnale di "divieto di transito", sempre con le relative eccezioni, potrebbe essere installato sulla destra della corsia riservata sfruttando la presenza dello spartitraffico che ne limita la valenza.

Per tutti i casi sopra indicati, in corrispondenza del segnale di "divieto di transito" apposto all'inizio della corsia riservata, deve essere opportunamente inserito anche il pannello integrativo riportante la dicitura "controllo elettronico degli accessi", in analogia a quanto viene indicato nei segnali di varco delle zone a traffico limitato.

Si ritiene che le sopra riportate indicazioni sulla segnaletica verticale, da realizzare ogni qual volta venga istituita una corsia riservata, debbano essere maggiormente seguite nel caso in cui contestualmente si intenda installare sistemi di controllo automatico dei relativi accessi al fine di evitare potenziali contenziosi.

Si prescrive il rispetto delle disposizioni contenute nelle "Linee Guida sulla regolamentazione della circolazione stradale e segnaletica nelle zone a traffico limitato" emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con prot. n. 5050 del 28 giugno 2019.

Inoltre si rappresenta che nel sito istituzionale di questo Ministero, è riportato un Comunicato, emanato dalla Direzione Generale per la Sicurezza Stradale, e reperibile al seguente link

<http://www.mit.gov.it/documentazione/comunicato-procedure-autorizzazione-ztl>

relativo alle procedure autorizzative all'installazione dei sistemi di controllo accessi delle ZTL ed alle modalità di formulazione delle relative richieste da parte delle amministrazioni comunali.

Il Dirigente Tecnico
Dott. Ing. Silverio Antoniazzi

ANTONIAZZI SILVERIO
MINISTERO INFRASTRUTTURE E TRASF
Dirigente II
07.02.2020 13:02:58 UTC