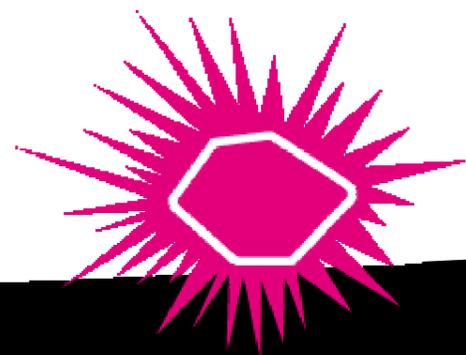


Istituzione della "zona trenta" all'interno del centro storico, finalizzata all'agevolazione della circolazione delle biciclette



Zona 30 e Bici "contromano" in Centro Storico



l'ambito di intervento: il Centro Storico



Zona 30 e Bici "contromano" in Centro Storico



dal CODICE DELLA STRADA

I provvedimenti per la regolamentazione della circolazione sono emessi dagli enti proprietari, attraverso gli organi competenti a norma degli articoli 6 e 7, con **ordinanze** motivate e rese note al pubblico mediante i prescritti segnali.

Nei centri abitati i comuni possono, con ordinanza del sindaco:

.....

a) disporre, per il tempo strettamente necessario, la **sospensione della circolazione** di tutte o di alcune categorie di utenti per motivi di incolumità pubblica ovvero per urgenti e improrogabili motivi attinenti alla tutela del patrimonio stradale o ad esigenze di carattere tecnico;

b) **stabilire obblighi, divieti e limitazioni di carattere temporaneo o permanente per ciascuna strada o tratto di essa**, o per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade;

c) **riservare corsie, anche protette, a determinate categorie di veicoli**, anche con guida di rotaie, o a v

.....

f) vietare temporaneamente la sosta su strade o tratti di strade per esigenze di carattere tecnico o di pulizia, rendendo noto tale divieto con i prescritti segnali non meno di quarantotto ore prima ed eventualmente con altri mezzi appropriati.

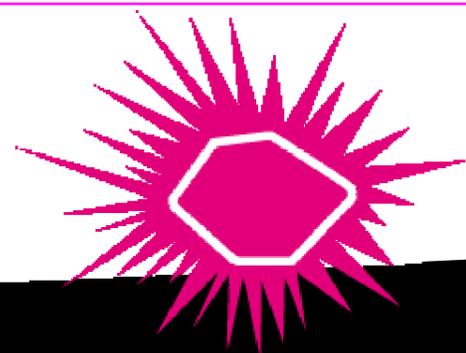
.....

IN QUESTO CASO IL PROVVEDIMENTO NON SERVE PER STABILIRE OBBLIGHI MA PER REGOLAMENTARE/“RENDERE LEGALE” UN COMPORTAMENTO CHE È LA CONSUETUDINE DA SEMPRE IN CENTRO STORICO

È UN APPROCCIO COMPLETAMENTE DIVERSO DA PARTE DELL’AMMINISTRAZIONE: L’OBIETTIVO È SALVAGUARDARE I COMPORTAMENTI “NORMALI” E “NATURALI” DEI CICLISTI ANZICHÈ VIETARLI COSTRINGENDOLI A PERCORSI PIÙ LUNGHI E “INNATURALI” NEL NOME DI UNA PRESUNTA MAGGIORE SICUREZZA



Questa foto riguarda un provvedimento analogo si consente ai pedoni di percorrere il percorso più breve per raggiungere la Stazione attraversando la rotonda



Zona 30 e Bici “contromano” in Centro Storico

1. di istituire, a far tempo dal giorno 19 settembre 2005, la Zona Trenta, limite massimo di velocità 30 Km/h, all'interno del Centro Storico, con segnalazione ai varchi d'accesso come evidenziato nell'allegata planimetria;
2. di consentire alle biciclette, all'interno di tale zona, nelle strade regolamentate a senso unico, il transito anche nel senso opposto a quello unico consentito agli altri veicoli, nel rispetto delle norme dettate dagli articoli 143 e 145 del Codice della Strada, relative, rispettivamente, alla posizione dei veicoli sulla strada ed alla precedenza;



I.D. n. 243
in data 09-09-2005
P.G. n. 18387

Estratto del Verbale di Seduta DELLA GIUNTA COMUNALE DI REGGIO EMILIA

L'anno **duemilacinque** addì **09-nove** del mese **settembre** alle ore **12:25** nella sede municipale, ritualmente convocata, si è riunita la Giunta Comunale, per la trattazione del seguente oggetto:

ISTITUZIONE DELLA "ZONA TRENTA" ALL'INTERNO DEL CENTRO STORICO, FINALIZZATA ALL'AGEVOLAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE DELLE BICICLETTE.

Alla discussione dell'oggetto sopraindicato, sono presenti:

DELRIO Graziano	Sindaco	SI
FERRETTI Franco	Vice Sindaco	SI
PEDRONI Gina	Assessori	No
SANTEL Alberto	Assessori	No
MALAGOLI Angelo	Assessori	No
SASSI Iuna in Giovannelli	Assessori	SI
FERRARI Ugo	Assessori	SI
COLZI Carla Maria	Assessori	SI
MONTANARI Giuseppina	Assessori	SI
CATELLANI Giovanni	Assessori	No
SPADONI Uberto	Assessori	No
SALSI Annarita	Assessori	SI

Presiede: **DELRIO Graziano**

- Visti gli articoli 6 e 7 del D.L.vo 30.4.1992 n. 285 "Nuovo Codice della Strada" ed il relativo Regolamento di Esecuzione, D.P.R. n. 495 del 1992, e successive modifiche ed integrazioni, nonché le vigenti leggi e norme in materia di circolazione stradale;
- Tenuto conto delle particolari caratteristiche di polo attrattivo del Centro Storico e della notevole frequentazione di velocipedi e pedoni;
- Ritenuto, al fine di garantire la sicurezza della circolazione, di limitare la velocità dei veicoli in transito all'interno del Centro Storico;
- Ritenuto, altresì, di promuovere prioritariamente la mobilità ciclabile consentendo ai velocipedi ampie possibilità di movimento;
- Avute presenti le caratteristiche e le esigenze della circolazione in Centro Storico;
- Visti i seguenti pareri favorevoli formulati sulla presente proposta di provvedimento ai sensi dell'art. 49 comma 1 del D. Lgs. 267/2000:
 - o di regolarità tecnica espresso dal Responsabile del servizio interessato;

Con voti unanimi, palesemente espressi

DELIBERA

1. di istituire, a far tempo dal giorno 19 settembre 2005, la Zona Trenta, limite massimo di velocità 30 Km/h, all'interno del Centro Storico, con segnalazione ai varchi d'accesso come evidenziato nell'allegata planimetria;
2. di consentire alle biciclette, all'interno di tale zona, nelle strade regolamentate a senso unico, il transito anche nel senso opposto a quello unico consentito agli altri veicoli, nel rispetto delle norme dettate dagli articoli 143 e 145 del Codice della Strada, relative, rispettivamente, alla posizione dei veicoli sulla strada ed alla precedenza;
3. di portare a conoscenza i provvedimenti di cui sopra agli utenti mediante l'installazione dei relativi segnali stradali, come indicato dal Codice della Strada;
4. di incaricare i Funzionari e gli Agenti di Polizia, come previsto dall'articolo 12 del Codice della Strada dell'osservanza del presente provvedimento.

Art. 7. C.d.S. Regolamentazione della circolazione nei centri abitati.

9. I comuni, con deliberazione della giunta, provvedono a delimitare le aree pedonali e le zone a traffico limitato tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio. In caso di urgenza il provvedimento potrà essere adottato con ordinanza del sindaco, ancorché di modifica o integrazione della deliberazione della giunta.

Analogamente i comuni provvedono a delimitare altre zone di rilevanza urbanistica nelle quali sussistono esigenze particolari di traffico, di cui al secondo periodo del comma 8.



Zona 30 e Bici "contromano" in Centro Storico



COMUNE di REGGIO EMILIA
Servizio Traffico – Infrastrutture – Verde Pubblico

N. **1447** Prot. Ord.

IL SINDACO

- Visti gli artt. 5, 6 e 7 del Nuovo Codice della Strada, approvato con D.L. n. 285 del 30/4/1992, nei quali viene stabilito che i Comuni possono, con ordinanza del Sindaco, istituire obblighi, divieti e limitazioni nelle strade comunali, vicinali e nei centri abitati
- Visto l'art. 135 del regolamento di esecuzione D.P.R. 495/92 con il quale si possono adottare particolari regole di circolazione stradale in "zone" opportunamente identificate con segnaletica di inizio e fine;
- Ritenuto, al fine di garantire la sicurezza della circolazione, di limitare la velocità dei veicoli in transito all'interno del Centro Storico;
- Ritenuto, altresì, di promuovere la mobilità ciclabile concedendo la possibilità ai ciclisti di muoversi in sicurezza in tutte le direttrici del Centro Storico senza soluzione di continuità sui vari itinerari;
- Vista la Delibera di Giunta P. G. 18387 del 09/09/2005, con la quale è stata istituita la Zona Trenta, con limite massimo di velocità 30 Km/h, all'interno del Centro Storico, con apposita segnaletica ai varchi d'accesso;
- Sentito il Parere della Polizia Municipale e del Servizio Traffico;

ORDINA

A far tempo dal 19 settembre 2005 nelle VIE E PIAZZE LOCALIZZATE ALL'INTERNO DEL CENTRO STORICO, nel perimetro delimitato da: VIALE TIMAVO, VIALE DEI MILLE, VIALE PIAVE e VIALE ISONZO;

- l'istituzione di "ZONA TRENTA" con limite massimo di velocità 30 Km/h;
- di consentire alle biciclette, all'interno di tale zona, nelle strade regolamentate a senso unico, il transito anche nel senso opposto a quello unico consentito agli altri

veicoli, nel rispetto delle norme dettate dagli articoli 143 e 145 del Codice della Strada, relative, rispettivamente, alla posizione dei veicoli sulla strada ed alla precedenza;

con il posizionamento in tutti i varchi d'accesso di apposita segnaletica di "inizio e fine zona trenta" con pannello integrativo indicante la possibilità ai velocipedi di circolare in anche nel senso opposto a quello unico consentito agli altri veicoli esistenti nell'area stessa come evidenziato nell'allegata planimetria.

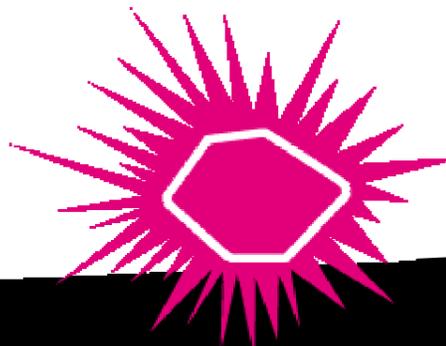
I provvedimenti di cui sopra verranno portati a conoscenza degli utenti mediante l'installazione dei relativi segnali stradali come indicato dal Codice della Strada.

L'ordinanza di cui sopra sarà resa nota al pubblico mediante pubblicazione all'Albo Pretorio del Comune, per la durata di 15 giorni consecutivi.

I Funzionari e gli Agenti di Polizia, come previsto dall'art. 12 del "nuovo Codice della Strada", sono incaricati per l'osservanza del presente provvedimento.

Reggio Emilia, 09 settembre 2005

IL SINDACO
Dott. Graziano Del Rio



Zona 30 e Bici "contromano" in Centro Storico

Art.37 del C.d.S., comma 1, stabilisce che l'apposizione della segnaletica è compito dei comuni

Art. 37. Apposizione e manutenzione della segnaletica stradale.

1. L'apposizione e la manutenzione della segnaletica, ad eccezione dei casi previsti nel regolamento per singoli segnali, fanno carico:

- a) agli enti proprietari delle strade, fuori dei centri abitati;
- b) ai comuni, nei centri abitati, compresi i segnali di inizio e fine del centro abitato, anche se collocati su strade non comunali;

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

Art.38 del C.d.S., comma 2. stabilisce che mediante la segnaletica è possibile derogare alle regole di circolazione generiche contenute nel C.d.S.

Art. 38. Segnaletica stradale.

1. La segnaletica stradale comprende i seguenti gruppi:

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

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

Si può derogare al segnale di SENSO VIETATO per una particolare categoria di utenti.

Per quanto riguarda la legittimità ad adottare il provvedimento anche se non specificamente riportato nell'art. 7 del C.d.S

Art.83 del Regolamento di Attuazione del C.d.S prevede espressamente la possibilità di derogare ai segnali per una particolare categoria di utenti mediante l'utilizzo dei pannelli integrativi

Art. 83 - Art. 39 Cod. Str. – Pannelli integrativi

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

- a) per definire la validità nello spazio del segnale;
- b) per precisare il significato del segnale;
- c) per limitare l'efficacia dei segnali a talune categorie di utenti o per determinati periodi di tempo.

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

3. I pannelli integrativi sono dei seguenti modelli:

- modello II.1 - per le distanze;
- modello II.2 - per le estese;
- modello II.3 - per indicare periodi di tempo;
- modello II.4 - per indicare eccezioni o limitazioni;
- modello II.5 - per indicare l'inizio, la continuazione o la fine;
- modello II.6 - per esplicitazioni o indicazioni;
- modello II.7 - per indicare l'andamento della strada principale.

4. Il modello II.1 indica la distanza,

5. Il modello II.2 indica l'estesa

6. Il modello II.3 indica il tempo di validità

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

.....

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

La spesa per la fornitura e la posa in opera della segnaletica è stata di 30.000€



- Per quanto riguarda la segnaletica utilizzata, è importante evidenziare l'art.77 del Regolamento di Attuazione del C.d.S. comma 3
- “Il progetto deve tenere conto, inoltre, delle caratteristiche delle strade nelle quali deve essere ubicata la segnaletica ed, in particolare, delle **velocità di progetto**..” in questo caso la velocità di progetto, cioè quella che si impone con il Segnale “Zona 30” è 30 km/h per tutti i veicoli” “ ...per i velocipedisti ed i pedoni può farsi ricorso a specifica segnaletica purchè integrata o integrabile con quella diretta ai conducenti dei veicoli a motore.”

All'ingresso di tutte le strade che entrano nel Centro Storico il Segnale “ZONA A VELOCITA' LIMITATA” con pannello integrativo in base agli art.39 del C.d.S. e 135 del Regolamento di Attuazione;



All'uscita delle stesse strade il Segnale “FINE ZONA A VELOCITA' LIMITATA” con pannello integrativo in base agli art.39 del C.d.S. e 135 del Regolamento di Attuazione;



I segnali a validità zonale sono previsti dal comma 14 dell'art.135 del Regolamento di Attuazione, mentre l'utilizzo del pannello integrativo è stato previsto in analogia a quanto riportato al comma 12 dello stesso articolo “*Particolari regole di circolazione vigenti sulla strada o nella zona devono essere rese note con pannello integrativo di formato quadrato (tab. II.9)*”.

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

Zona 30 e Bici “contromano” in Centro Storico



Dizionario Hoepli on line

contromano o contro mano

avverbio

Nella direzione opposta a quella in cui si svolge normalmente il traffico stradale: *camminare, procedere c.*

controsenso

sostantivo maschile

Idea o fatto in contrasto con il senso comune o contenente contraddizione in se stesso: *ciò che hai detto è un c.*

|| SIN. assurdità, non senso

Circolazione contromano (Corte di Cassazione Civile, Sez. 1, sent. n. 16515 del 2005)

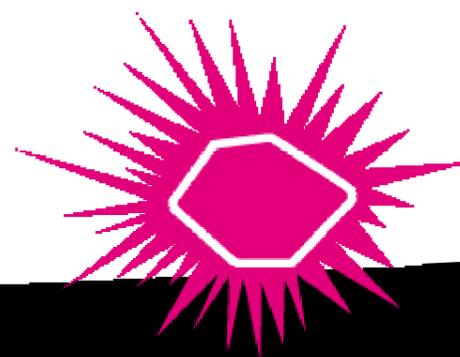
..... la questione se la circolazione contromano, punita con le sanzioni comminate dall'art. 143, commi 11 e 12, c.d.s., si configuri soltanto ove il trasgressore percorra una strada a doppio senso di circolazione nella corsia destinata alla marcia in senso opposto, ovvero anche allorché percorra in senso opposto a quello consentito una strada a senso unico.

.....

L'art. 143 c.d.s. non esclude, e neppure espressamente consente, che le fattispecie di illecito previste ai suoi commi 11 e 12 comprendano anche la circolazione in senso vietato nelle strade a senso unico; nè da una definizione di circolazione contromano

Per circolazione contromano s'intende la circolazione che avviene nella direzione opposta a quella consentita e, sebbene tale direzione vietata sia evocata dal termine in esame, inteso in senso stretto, per contrapposizione all'altra mano (ossia lato della strada) in cui è lecito marciare nella medesima direzione (mano che non esiste in caso di strada a senso unico), tuttavia un'accezione più ampia del termine, che ponga, cioè, l'accento essenzialmente sulla direzione errata, costituisce la necessaria razionalità del sistema sanzionatorio, e che il legislatore minus dixit quam voluit, dovendosi intendere quel termine in senso ampio e non stretto. La ratio delle previsioni in questione, però, risiede evidentemente nell'intralcio e nel pericolo per la sicurezza della circolazione in relazione alla presenza di veicoli che sopraggiungono in senso contrario.

E tale ratio vale indiscutibilmente sia per l'ipotesi che il trasgressore circoli su una strada a doppio senso, sia - e, anzi, in particolar modo - per ipotesi in cui circoli su una strada a senso unico.

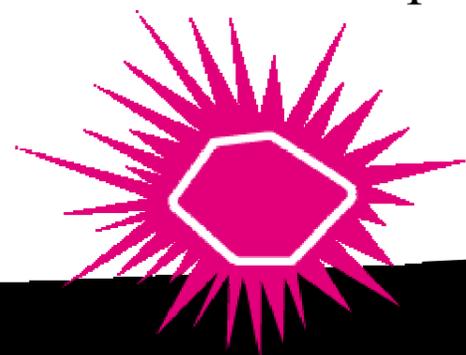


Il TAR, nel giudizio in data 8/11/2005 ha respinto l'istanza cautelare nel provvedimento 9/9/05 della Giunta Comunale di Reggio Emilia avente ad oggetto la istituzione della "Zona 30" all'interno del Centro Storico e finalizzata all'agevolazione della circolazione delle biciclette, nonché della successiva ordinanza sindacale che ordinava, a far tempo dal 12/9/05, l'istituzione della "Zona trenta".

Il Tribunale ha ritenuto che in capo ai ricorrenti mancasse l'interesse a proporre ricorso essendo gli stessi meri portatori di interessi diffusi. Non si è pronunciato pertanto sulla legittimità intrinseca del provvedimento comunale.

Tale eccezione era stata sollevata come condizione di procedibilità processuale ed è stata accolta.

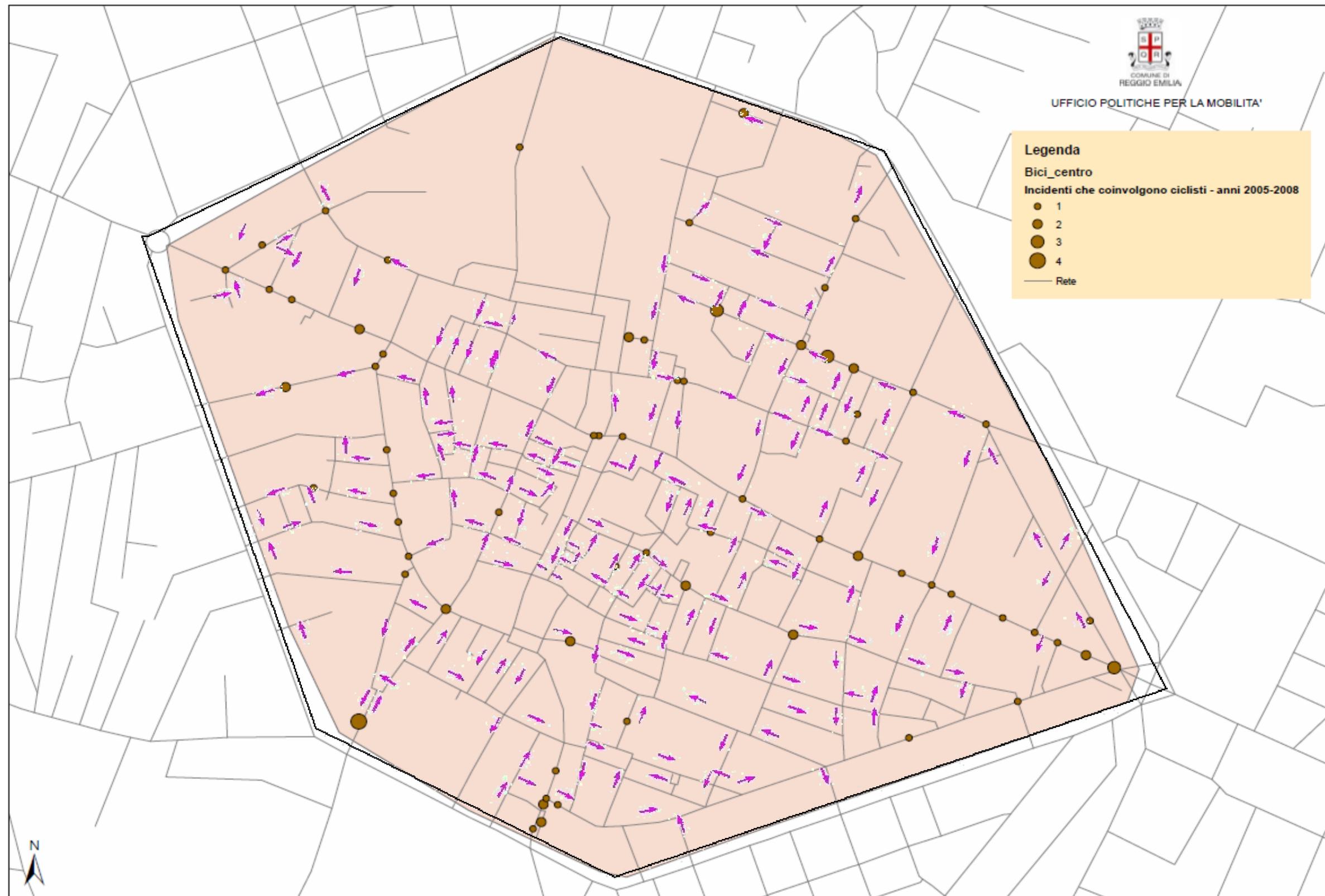
Le conseguenze sembrano essere di una definitiva invulnerabilità del provvedimento comunale, a meno che dallo stesso non possa scaturire alcuna situazione che danneggerebbe un cittadino dandogli quindi legittimazione ad impugnarlo (es. un sinistro stradale causato nella zona di cui si parla tra una autovettura e una bicicletta, ovvero tra una bicicletta e un pedone).





Reggio Emilia
città
delle persone

L'incidentalità



I fattori che influenzano gli incidenti in cui sono coinvolti i ciclisti possono essere, più che la presenza o meno del senso unico:

- la minore o maggiore intensità di traffico veicolare;
- la presenza di intersezioni;
- la presenza di sosta su strada (quindi le manovre di ingresso uscita dei veicoli dagli stalli di sosta);
- la regolamentazione della Zona (Traffico Limitato o no, Area Pedonale);
- la velocità dei veicoli

Zona 30 e Bici "contromano" in Centro Storico



Denominazione delle strade del Centro Storico in cui si sono verificati incidenti con ciclisti dal 2005 al 2008 in grassetto le strade con incidenti nel 2005 sfondo arancio strade a senso unico con incremento incidenti rispetto al 2005 sfondo azzurro strade a senso unico con decremento incidenti rispetto al 2005	AP/ ZTL/ no ZTL	Circolazione (Senso Unico / Doppio Senso)	ANNO 2005		MEDIA ANNUA 2006-7-8		TOTALE ANNI 2005-6-7-8		Differenza tra totale e 2005	Decremento nei 3 anni	Incremento nei 3 anni
			N° DI INCIDENTI CON CICLISTI	N° DI CICLISTI FERITI	N° DI INCIDENTI CON CICLISTI	N° DI CICLISTI FERITI	N° DI INCIDENTI CON CICLISTI	N° DI CICLISTI FERITI			
VIA EMILIA SAN PIETRO	in parte ZTL	DP	4	4	3,7	3,7	15	15			
CSO GARIBALDI	no ZTL	DP	1	1	1,7	1,7	6	6			
VIA DANTE	no ZTL	SU	2	2	1,3	1,3	6	6	4	2	
VIA EMILIA SANTO STEFANO	no ZTL	DP	3	3	1,0	1,0	6	6			
VIA ROMA	in parte ZTL	SU	2	2	1,0	1,0	5	5	3	3	
VIA TOSCHI	ZTL	SU	2	2	1,0	1,0	5	5	3	3	
PZA FIUME	no ZTL	SU	0	0	1,3	1,3	4	4	4		4
VIA ARIOSTO	no ZTL	DP	1	1	1,0	1,0	4	4			
VLE MONTE GRAPPA	no ZTL	SU	1	1	1,0	1,0	4	4			
VIA SECCHI	no ZTL	SU	0	0	1,0	1,0	3	3	3		3
VIA GUASCO	no ZTL	SU	1	1	0,7	0,7	3	3	2	1	
PZA MARTIRI DEL 7 LUGLIO	AP	-	0	0	0,7	0,7	2	2	2		2
PZA DIAZ	no ZTL	SU	1	1	0,3	0,3	2	2	1	2	
VLE NOBILI	no ZTL	DP	1	1	0,3	0,7	2	3			
VLE MONTE SAN MICHELE	no ZTL	SU	0	0	0,7	0,7	2	2	2		2
VIA DEL CRISTO	ZTL	SU	0	0	0,7	0,7	2	2	2		2
VIA FRANCHETTI	ZTL	SU	0	0	0,7	0,7	2	2	2		2
PZA DEL MONTE	AP	DP	0	0	0,3	0,3	1	1			
PZA GIOBERTI	no ZTL	DP	0	0	0,3	0,3	1	1			
VIA BELLARIA	no ZTL	SU	0	0	0,3	0,3	1	1	1		1
VIA DEL PORTONE	no ZTL	SU	0	0	0,3	0,3	1	1	1		1
VIA PORTA BRENNONE	no ZTL	SU	0	0	0,3	0,3	1	1	1		1
PZA A. FONTANESI	ZTL	-	0	0	0,3	0,3	1	1			
VIA FRANZONI	ZTL	SU	1	1	0,0	0,0	1	1	0	3	
VIA BATTAGLIONE TOSCANO	ZTL	SU	0	0	0,3	0,3	1	1	1		1
VIA DEL CARBONE	ZTL	SU	0	0	0,3	0,3	1	1	1		1
VIA MARI	ZTL	SU	0	0	0,3	0,3	1	1	1		1
VIA GUIDO DA CASTELLO	ZTL	SU	1	1	0,0	0,0	1	1	0	3	
VIA SAN DOMENICO	ZTL	SU	0	0	0,3	0,3	1	1	1		1
VIA SAN NICOLÒ	ZTL	SU	0	0	0,3	0,3	1	1	1		1
VIA SESSI	ZTL	SU	0	0	0,3	0,3	1	1	1		1
VLE ALLEGRI	ZTL	DP	0	0	0,3	0,3	1	1			
VLE MONTE PASUBIO	ZTL	SU	1	1	0,0	0,0	1	1	0	3	
TOTALE			22	22	22	23	89	90		20	24

Zona 30 e Bici "contromano" in Centro Storico

