



**COMUNE DI BOLOGNA**  
**SETTORE MOBILITA' URBANA**

# **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.....	6
Art.8 Tipologie costruttive.....	7
Art.9 Prescrizioni per la costruzione e manutenzione.....	8
Art.10 Tutela degli accessi.....	8
Art.11 Titolo autorizzativo.....	9
Art.12 Dissuasori di sosta.....	10
Art.13 Passi carrabili temporanei.....	11
Art.14 Passi carrabili già autorizzati.....	11
Art.15 Accessi carrabili non autorizzati.....	12
Art.16 Sanzioni e revoca.....	12
Art.17 Diritti di istruttoria e sopralluogo.....	12
Art.18 Entrata in vigore ed abrogazioni.....	13
Art.19 Disposizioni transitorie finali.....	13
Figure esemplificative.....	14

### **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 "*Criteria 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.

### **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, deve prevedersi un solo accesso carrabile per intervento 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).
5. Nei casi di edifici esistenti già dotati di passo carrabile autorizzato, si può prevedere la costituzione di nuovi accessi carrabili supplementari solamente nel caso in cui si possano identificare differenti proprietà per le quali sia impossibile tecnicamente 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 dalle norme di attuazione del PRG vigente all'art.50 (punto 3 – disposizioni generali), in tutto il centro storico, per i locali al piano terra che si affacciano su parti porticate, è vietata la destinazione ad autorimesse; qualora sussistano le necessarie condizioni indicate dalla citata normativa, uno o più di tali locali potranno essere utilizzati per accedere 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. Per quanto riguarda le norme di misurazione di suddette distanze 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.
5. 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;
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.
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.
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.
5. La misura minima di larghezza indicata al comma 1 è ridotta fino a 2,10 metri, nel caso di obiettive impossibilità costruttive o per gravi limitazioni della fruibilità della proprietà privata, adeguatamente documentate.

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

1. I percorsi interni al passo carrabile rispettano la larghezza minima stabilita per quest'ultimo dalle disposizioni del precedente art. 6.
2. 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 non inferiore allo stesso varco carrabile oggetto di autorizzazione, da collocarsi, all'interno della proprietà privata, finalizzata allo stazionamento dei veicoli durante le operazioni di entrata e uscita dalla proprietà, in modo da garantire che in ogni caso il veicolo non stazioni sulla strada e/o in parte sul marciapiede intralciando il transito di veicoli e pedoni, ed in modo da garantire la visibilità da parte del conducente in uscita dalla proprietà, qualora questa avvenga da una rampa proveniente da un piano interrato. Tale area definisce anche la dimensione minima carrabile all'interno del passo carrabile; in assenza di tali misure minime non si procede all'autorizzazione.
3. I cancelli o i portoni sono arretrati e apribili verso l'interno, e quindi ubicati oltre il tratto di cui comma 2, 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.
4. 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.
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. I passi carrabili sono di tre tipi: a raso, leggero, pesante.
  - a) A raso: è realizzato senza opere edili in quanto la quota del marciapiede occupato dal passo carrabile è uguale a quella della zona interna destinata al parcheggio dei veicoli.
  - b) Leggero: è realizzato con lastre rettangolari di materiale lapideo e voltatesta (elementi d'angolo) che ne definiscono i contorni; la pavimentazione relativa all'area del marciapiede occupata dal passo carrabile è realizzata con materiale uguale a quello del marciapiede (es. in conglomerato bituminoso).
  - c) Pesante: è realizzato come quello leggero con la differenza che la pavimentazione è in materiale diverso (ad es. cubetti di porfido) da quello del marciapiede. Tale accorgimento serve a migliorare la visibilità dello spazio del marciapiede occupato dal passo carrabile.
2. Il passo carrabile è realizzato assicurando la continuità del piano del marciapiede indipendentemente dalla tipologia autorizzata.

### **Art.9 Prescrizioni per la costruzione e manutenzione**

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.
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 e ad operare sotto la sorveglianza dello stesso.
3. In caso di nuova pavimentazione del manto stradale che modifichi le quote altimetriche, 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 veicularmente.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 da attestazione dell'amministratore del condominio sul consenso unanime dei proprietari oppure, in assenza dell'amministratore, 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.

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 ricomprende tutti i lavori da effettuare su suolo pubblico o soggetto a servitù di pubblico passaggio.
6. La fine dei lavori è comunicata formalmente dal titolare dell'autorizzazione; l'ufficio comunale competente, previa verifica di conformità, 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). In caso di revoca del titolo autorizzativo o di decadenza dei presupposti posti a base del titolo stesso, il segnale indicativo viene riconsegnato all'amministrazione comunale. 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 per ulteriori 30 giorni, 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, i dissuasori non creano ulteriore intralcio o pericolo per la circolazione;
- 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. La competenza in materia di autorizzazione all'apertura di passi carrabili temporanei è del Quartiere.
4. 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. Possono essere autorizzate distanze inferiori a quelle fissate dall'art. 46 comma 2 lettera a) del DPR 16/12/92 n.495 "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della Strada" per i passi carrabili già autorizzati alla data di entrata in vigore del presente Regolamento ed oggetto di richiesta di modifica da parte del titolare, nel caso in cui sia tecnicamente impossibile procedere all'adeguamento di cui all'art. 22, comma 2, del D.L.vo 30/04/92 n. 285 "Nuovo Codice della Strada".
2. 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.
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 precedente "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 all'art. 7 comma 2.
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 agli artt. 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. 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 100,00 per ogni singola 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 80,00. 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 50,00.
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 ODG. 54 P.G. 38545/2005 del 13/06/05.

### **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.









