



Città di Reggio Calabria

SERVIZIO VIABILITA'
UFFICIO TECNICO DEL TRAFFICO



Indirizzo
Reggio Calabria



0965 3622854;36222853



PEC: polizia_municipale@pec.reggiocal.it

ORD. N. 849

Prot. n. _____ del 28/10/2026

Oggetto: Modifiche alla circolazione in Parco lineare sud consistente in “ Validazione ed attuazione Piano segnaletico” trasmesso a firma del Rup e dei Progettisti incaricati.

Il Dirigente

Premesso che il 9 Ottobre ultimo scorso è stato inaugurato ed aperto al transito il ponte sul Calopinace di collegamento all'asse viario denominato Parco Linerare Sud;

Atteso che a seguito della implementazione della nuova infrastruttura necessita rimodulare la viabilità ordinaria su detta arteria, di tal che la stessa risulti realmente servente ad una fluidificazione del traffico veicolare nonché ad una migliore fruizione e più completa utilizzabilità dell'arteria;

Viste ed esaminate a tal proposito le nota prot. 265567 del 21.10.2026 con la quale il RUP competente ha trasmesso il piano di attuazione segnaletica, al momento in fase di sperimentazione su Parco lineare Sud, nonché la nota prot. 268832 del 23.10.2026 a firma del dirigente del settore urbanistica avente ad oggetto “ Strade urbane locali Tipo F. – urbana a doppio senso di marcia , ammissibilità e requisiti geometrici per come riportata e prospettata nelle schede allegate al documento qui emarginato....” ;

Ritenute le stesse qui integralmente richiamate e fatte proprie, in quanto precedute e corredate da appositi preliminari studi di fluidificazione del traffico veicolare svolti dal settore Urbanistica, Servizio Mobilità nell'ambito della redazione dell'adottando P.U.T.;

Vista la presa d'atto per le vie brevi delle suddette note contenutistiche posta in essere dai dirigenti interessati, nonché da conformi pareri espressi, seppur per le vie brevi, dai titolari degli assessorati interessati;

Ritenuto pertanto, in virtù della parte motiva sopra enucleata, di far proprie le risultanze dei suddetti elaborati, seppur in via sperimentale, e, determinare conformemente;

Dato atto, inoltre, che lo schema viabilistico in approvazione è stato posto in essere dal settore competente con l'ausilio del tecnico incaricato alla redazione dell'approvando P.U.T. e pertanto si integra con il medesimo strumento di programmazione;

Vista l'ordinanza n. 831 prot. 259552 del 14.10.2026;

Visti gli articoli 6 e 7 del Decreto Legislativo n. 285 del 30.04.92, con il quale è stato emanato il Nuovo Codice della Strada;

Visti i D.D.P.R. n° 495 del 16.12.1992 e n. 610 del 16.09.1996;

Visto l'art. 107 del Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali emanato con D. lgs. n. 267 del 18.08.00;

ORDINA

- l'approvazione, ai fini della regolamentazione del parco lineare sud e della viabilità servente, di quanto rappresentato in planimetria, riportate dal RUP (vedi note prot. .265567 del 19.10.2026 e nota 265567 del 21.10.2026) nonché nella nota prot. 268832 del 23.10.2026 a firma del dirigente del Settore Urbanistica;
- l'adozione dei sensi di marcia, degli stalli di sosta, dei divieti, della segnaletica orizzontale e verticale per come ivi riportata. **La vigenza del presente provvedimento, emesso in via sperimentale, decorre dall'adeguamento e/o della realizzazione della segnaletica prevista dallo schema approvato.**
- Gli atti sopra indicati si intendono qui integralmente richiamati ed approvati e vengono allegati alla presente ordinanza.

La medesima segnaletica, orizzontale, verticale ed eventualmente luminosa, funzionale e preliminare alla vigenza della presente ordinanza, come da accordi intercorsi col RUP, sarà adeguata e/o installata a cura dal Settore Manutenzione e LL.PP, al netto di quanto dovuto dalla ditta

Tutta la predetta segnaletica dovrà rispettare i requisiti costruttivi e regolamentari previste dalla primarie e secondarie vigenti (art. 21 del c.d.s e relativi articoli di Regolamento di Esecuzione) integrati dal decreto Ministero infrastrutture e trasporti del 10/07/2002 (g.u. 26/09/2002) e successive modifiche ed integrazioni.

Il RUP, il Settore incaricato, nonché le ditte esecutrici dei lavori relativi alla segnaletica sono da intendersi responsabili di tutte le eventuali conseguenze derivanti dalla non corretta effettuazione dei medesimi.

Ferme restando le sanzioni di carattere penale che dovessero derivare dall'inosservanza delle norme di sicurezza per l'incolumità delle persone e la salvaguardia delle cose, la violazione delle presenti prescrizioni comporterà l'applicazione delle sanzioni previste dall'art. 21 del D.L.vo n. 285 del 30.04.1992 (Codice della Strada).

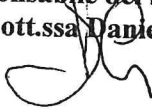
La Polizia Municipale, nonché gli Organi di Polizia Stradale di cui all'art. 12 del Nuovo Codice della Strada, sono incaricati della vigilanza per l'esatta osservanza della presente ordinanza.

Contro la presente Ordinanza, è ammesso ricorso:

- entro 60 giorni, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai sensi dell'art. 37 del D.Lvo 285 del 1992 e secondo le modalità stabilite dall'art. 74 del Regolamento ;
- entro 60 gg. al TAR di Reggio Calabria;
- entro 120 gg. ricorso straordinario al Presidente della Repubblica.

Reggio Calabria, lì 27.10.2026

**Il Responsabile del Servizio
Funzionario Dott.ssa Daniela Cutrupi**



**Il Dirigente
Col. Dott. Salvatore Zucco**





Città di **Reggio Calabria**

**SETTORE URBANISTICA E
PIANIFICAZIONE TERRITORIALE**
MACROAREA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE
SERVIZIO MOBILITÀ



Via M. Barillaro (già via S. Anna Il tronco)
89128 Reggio Calabria



0965 3622160



Email: i.albanese@comune.reggiocal.it
PEC: protocollo@pec.reggiocal.it

Prot. 1268832
DEZ 23/10/2026

Spett.le Comandante Polizia Locale
Dott. Salvatore Zucco

p.c.

Sindaco, On. *Francesco Cammizzaro*

Assessore alla Mobilità ed alla Pianificazione
territoriale e Urbana Sostenibile,
Ing. Domenica CATALFAMO,
email: domenica.catalfamo@comune.reggiocal.it

Oggetto: Nota di trasmissione – Strade urbane locali (Tipo F-urbana) a doppio senso di marcia: ammissibilità e requisiti geometrici. Parco lineare sud

Con la presente, in relazione a riunione operativa alla presenza dell'Assessore al Ramo e di personale di codesto spettabile comando, in seguito alle esigenze espresse dall'Amministrazione, si trasmettono le disposizioni indicative e gli indirizzi tecnici all'attuazione delle modifiche alla circolazione sul Parco Lineare Sud.

Il documento allegato è stato redatto, nelle more di adozione del PGTU, dall'Ing. Francis Cirianni interessato nel corso della predetta riunione operativa, attualmente incaricato della redazione del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), al fine di garantire la piena coerenza tra la pianificazione generale della mobilità e la progettazione esecutiva della rete stradale comunale.

Il PGTU definisce l'assetto generale della circolazione e gli indirizzi funzionali della rete urbana, mentre la disciplina puntuale dei sensi di marcia sulle strade locali può essere approfondita nell'ambito dei piani particolareggiati o esecutivi, purché in piena coerenza con le previsioni generali e con le procedure vigenti.

Le direttive ministeriali del 1995 non impongono che ogni singolo intervento sulla viabilità locale sia necessariamente preceduto da una variante al PGTU, potendosi attuare delle misure operative per la circolazione.

Nello specificare che la strada di collegamento del Parco Lineare SUD, secondo la classificazione redatta ai sensi del D.Lgs. 285/1992 (*Codice della Strada*) e del D.M. 5 novembre 2001 (*Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*), possa essere definita strada urbana locale (Tipo F – urbana), il progettista valuta la compatibilità in linea generale con una configurazione a doppio senso di marcia, sia secondo gli indirizzi del Piano e secondo il regolamento viario.



Città di Reggio Calabria

SETTORE URBANISTICA E

PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

MACROAREA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

SERVIZIO MOBILITÀ



Via M.Barillaro (già via S.Anna Il tronco)
89128 Reggio Calabria



0965 3622160



Email: i.albanese@comune.reggiocal.it
PEC: protocollo@pec.reggiocal.it

La soluzione prospettata e riportata nelle schede allegate al documento, che prevede per un tratto anche una soluzione di circuitazione con due tratti di strada paralleli, va attuata attraverso una serie di misure operative previste dallo stesso progettista (segnaletica orizzontale e verticale per la regolamentazione di sosta e fermata, accessi ed incroci nonché interventi di traffic calming alle intersezioni) fermo restando la verifica in sito delle condizioni della sezione stradale, come delle altre opere d'arte pertinenti, *ove siano raggiunte e mantenute le condizioni richieste dalla normativa e richiamate, oltre che delle condizioni di sicurezza.*

Cordiali saluti.

Il Funzionario Tecnico
Arch.Patrizia De Stefano

La Dirigente
Ing. Ida Albanese

IDA
ALBANESE





PGTU, SENSI DI MARCIA DELLA VIABILITÀ URBANA LOCALE, REQUISITI GEOMETRICI DELLA CARREGGIATA E CIRCOLAZIONE SUL PARCO LINEARE SUD.

1. Premessa e quadro normativo

La presente relazione esamina il quadro normativo di riferimento per la regolamentazione della viabilità urbana locale, con particolare riguardo alla possibilità di organizzare la circolazione a doppio senso di marcia, alla definizione delle sezioni stradali, con riferimento particolare al quesito posto relativamente alla viabilità del Parco Lineare Sud.

I principali riferimenti normativi sono:

- Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, Nuovo Codice della strada,
- Direttive ministeriali 24 giugno 1995, pubblicate nella Gazzetta Ufficiale del 12 aprile 1995, per la redazione, adozione e attuazione dei Piani urbani del traffico. Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
- Decreto ministeriale 5 novembre 2001, recante le norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade. Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
- Norme CNR, in particolare il Bollettino ufficiale n. 60/1978, relativo alle caratteristiche geometriche e di traffico delle strade urbane, richiamato dalle direttive ministeriali del 1995.
- Decreto ministeriale 30 novembre 1999, n. 557, relativo alle caratteristiche tecniche per la progettazione e realizzazione delle piste ciclabili. Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
- Decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, convertito con modificazioni dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, per le disposizioni sulle strade urbane ciclabili e sulle corsie ciclabili.

L'interpretazione delle disposizioni deve essere condotta distinguendo la pianificazione della circolazione, la classificazione funzionale della strada e la progettazione geometrica della sezione stradale: si tratta di profili tra loro collegati, ma non sovrapponibili.

2. PGTU di indirizzo: contenuti e limiti della pianificazione generale

2.1. Funzione del Piano generale del traffico urbano

L'articolo 36 del D.lgs. n. 285/1992 prevede il Piano urbano del traffico (PUT), la cui articolazione è disciplinata dalle direttive ministeriali del 1995.



Il Piano generale del traffico urbano (PGTU) costituisce lo strumento generale di pianificazione e organizzazione della circolazione nell'ambito urbano. Esso definisce gli obiettivi, gli indirizzi e le scelte fondamentali per il funzionamento della rete viaria, sulla base delle caratteristiche della domanda di mobilità e delle esigenze di sicurezza, fluidità del traffico e tutela delle utenze deboli. Il PGTU non è, quindi, un mero documento descrittivo, ma un atto di programmazione che orienta la successiva attuazione degli interventi sulla rete stradale.

Tra i contenuti di competenza del livello generale rientrano, in particolare:

- la classificazione funzionale della viabilità urbana, principale e locale;
- la definizione della rete destinata al traffico di attraversamento e di quella destinata all'accessibilità locale;
- gli indirizzi generali relativi alla circolazione, alla sosta e all'organizzazione della mobilità;
- l'individuazione delle aree e delle direttrici interessate da particolari discipline del traffico, quali zone a traffico limitato, aree pedonali e zone a velocità limitata;
- il coordinamento tra viabilità, trasporto pubblico, mobilità ciclistica e pedonale;
- i criteri generali per la regolamentazione dei sensi di marcia e per la gerarchizzazione della rete stradale.

Il piano deve essere letto unitamente al regolamento viario, e agli altri strumenti comunali di pianificazione e regolamentazione della mobilità.

2.2. Sensi di marcia della viabilità locale e piani di dettaglio

Le direttive del 1995 distinguono tre livelli di progettazione del PUT:

1. Primo livello — PGTU

Definisce l'assetto generale della rete, la classificazione funzionale, gli indirizzi della circolazione e le scelte fondamentali per l'organizzazione del traffico.

2. Secondo livello — Piani particolareggiati

Approfondiscono l'organizzazione della circolazione in specifici settori urbani, quartieri o zone, sviluppando gli schemi dei sensi di marcia, la gestione delle intersezioni, la sosta e le misure di regolazione del traffico.

3. Terzo livello — Piani esecutivi



Definiscono concretamente gli interventi previsti, compresi la sistemazione delle sedi stradali, la segnaletica verticale e orizzontale, la protezione delle corsie riservate e l'organizzazione puntuale delle intersezioni.

Questa articolazione trova riscontro nelle sezioni 4 e 5 delle direttive ministeriali del 1995. Le stesse direttive precisano che gli ambiti territoriali ristretti non possono costituire oggetto esclusivo del PGTU, ma devono essere affrontati mediante progetti di dettaglio successivi e coerenti con il piano generale.

Conseguenza per la viabilità locale.

La definizione puntuale dei sensi di marcia di una singola strada o di una maglia stradale può essere sviluppata mediante un piano particolareggiato o esecutivo, purché la soluzione sia coerente con gli indirizzi e con l'assetto funzionale del PGTU.

Non è tuttavia corretto affermare che ogni modifica di senso di marcia richieda necessariamente una variante al PGTU, né che qualsiasi modifica possa essere adottata senza verificarne la coerenza con esso. Le direttive ammettono l'attuazione diretta di interventi e varianti modeste secondo le procedure previste, mentre le modifiche sostanziali dell'assetto generale possono richiedere un aggiornamento o una variante del piano.

La valutazione deve pertanto riguardare la natura concreta della modifica, la sua estensione, gli effetti sulla rete e le disposizioni del PGTU vigente.

3. Strada urbana locale a doppio senso: ammissibilità e requisiti geometrici

3.1. Classificazione funzionale e possibilità del doppio senso

L'articolo 2 del Codice della strada distingue le categorie funzionali delle strade. La strada urbana locale è identificata dalla categoria F nell'ambito della classificazione funzionale prevista dal Codice. La funzione della strada locale è principalmente quella di garantire l'accessibilità alle proprietà, agli edifici e alle destinazioni presenti nell'ambito urbano, assicurando i collegamenti di prossimità e la distribuzione del traffico locale.

Il DM 5 novembre 2001, nelle norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade, contempla per la strada urbana locale una soluzione base con carreggiata unica e due corsie di marcia, una per ciascun senso. La tabella 3.4.a e lo schema relativo alla categoria F in ambito urbano costituiscono i riferimenti tecnici per tale configurazione.

	CIRIANNI STUDIO INGEGNERIA	Documento: PGTU e sensi di marcia - Parco Lineare SUD	Edizione: 01 Ver.: 02	Data edizione: 21/10/2026
	Autore: Francis M. M. Cirianni	File: relazione sensi parco lineare sud_01	approvato:	Pagina 3 di 12



Ne consegue che la classificazione come strada urbana locale è compatibile, sotto il profilo tipologico, con una circolazione a doppio senso.

Occorre però distinguere due affermazioni:

- la strada locale può essere progettata o organizzata a doppio senso;
- una strada esistente può essere convertita a doppio senso soltanto dopo aver verificato che la soluzione sia compatibile con le sue caratteristiche e con le regole di circolazione applicabili.

La prima affermazione trova riscontro nella configurazione tecnica di riferimento del DM 5 novembre 2001. La seconda richiede un'analisi concreta della strada esistente.

Il doppio senso non deriva automaticamente dalla classificazione F e non può essere giustificato esclusivamente dal fatto che la strada abbia una funzione locale.

3.2. Larghezza minima di riferimento della carreggiata

Per la strada urbana locale, la tabella 3.4.a del DM 5 novembre 2001 indica una larghezza della corsia di marcia pari a 2,75 m. In una configurazione a due corsie, una per senso di marcia, il riferimento geometrico risultante è il seguente:

$$\begin{array}{c} 2,75 \text{ m} - 2,75 \text{ m} \\ 5,50 \text{ m} \end{array}$$

Pertanto, 5,50 m costituiscono il riferimento geometrico derivante dalle due corsie da 2,75 m, in assenza di una fascia di sosta laterale inserita nella sezione considerata.

È necessario, tuttavia, formulare correttamente il significato del dato: il DM indica una larghezza di corsia, non una regola generale secondo cui qualsiasi strada urbana esistente più stretta di 5,50 m sia automaticamente vietata al doppio senso, indipendentemente dalle circostanze. La verifica di una strada esistente richiede l'esame delle norme applicabili, delle caratteristiche reali e delle condizioni di sicurezza.

Inoltre, non devono essere confusi:

- la larghezza della carreggiata;
- la larghezza complessiva della piattaforma stradale;
- la larghezza della sede stradale, comprensiva delle parti ulteriori rispetto alla carreggiata.

I marciapiedi, ove presenti, sono esterni alla carreggiata; la loro larghezza non può quindi essere conteggiata come spazio disponibile per le due corsie veicolari.



3.3. Sosta laterale e restringimenti

La verifica della sezione deve considerare anche l'eventuale sosta, i passi carrabili, gli accessi laterali, le intersezioni e le condizioni di visibilità.

L'assenza di sosta laterale è rilevante perché evita che gli stalli e le manovre di parcheggio sottraggano spazio alla circolazione. Non basta, tuttavia, che non vi siano auto parcheggiate: la sezione utile deve essere effettivamente disponibile e sufficientemente continua lungo il tratto interessato.

In particolare, devono essere valutati:

- i punti di restringimento della carreggiata;
- la possibilità di incrocio tra veicoli, compresi eventuali veicoli di servizio o di emergenza;
- le curve, le intersezioni e la visibilità;
- l'eventuale presenza di trasporto pubblico, traffico pesante o particolari esigenze di accesso;
- le condizioni di transito dei ciclisti e di attraversamento dei pedoni.

Le norme CNR n. 60/1978 costituiscono un riferimento storico per le caratteristiche geometriche e di traffico delle strade urbane, richiamato dalle direttive del 1995. La loro applicazione va coordinata con il Codice della strada, il regolamento di esecuzione e le disposizioni tecniche successive.

3.4. Applicabilità delle norme tecniche alle strade esistenti

Il DM 5 novembre 2001 è stato emanato ai sensi dell'articolo 13 del Codice della strada e disciplina le norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade.

Nel formulare un parere su una strada esistente, è opportuno non equiparare automaticamente la verifica di una nuova progettazione alla verifica di una modifica della circolazione su una strada già realizzata.

La larghezza di 2,75 m per corsia è il riferimento tecnico da considerare per la categoria urbana locale, ma la valutazione di un eventuale doppio senso su una strada esistente deve tenere conto anche del contesto, delle condizioni geometriche effettive, della disciplina vigente e degli eventuali interventi di adeguamento necessari.

La scelta deve inoltre essere coerente con la funzione attribuita alla strada dal PGTU e con il regolamento viario comunale.



4. Circolazione ciclistica promiscua e corsie ciclabili

4.1. La regola generale per le strade urbane locali

Il riferimento principale è il DM 30 novembre 1999, n. 557, recante il regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili.

L'articolo 6 distingue le piste ciclabili in sede propria dalle piste realizzate su corsia riservata e disciplina, inoltre, i percorsi promiscui.

Il regolamento prevede che, in ambito urbano, la circolazione ciclistica sia indirizzata prevalentemente sulle strade locali e che, sulle strade locali urbane, le piste ciclabili, quando necessarie, siano realizzate su corsie riservate. Al contempo, l'articolo 6, comma 6, contempla i percorsi ciclabili in promiscuo con i veicoli a motore come soluzione di continuità della rete ciclabile nei casi in cui non sia possibile realizzare piste ciclabili per ragioni economiche o per insufficienza degli spazi stradali.

La distinzione è essenziale: la norma non afferma che tutte le strade locali debbano necessariamente avere una pista ciclabile, né che qualsiasi promiscuità sia sempre ammessa. Stabilisce, invece, criteri diversi in funzione della tipologia di strada e delle condizioni che rendono necessaria o possibile una specifica infrastruttura ciclabile.

4.2. Circolazione promiscua sulla carreggiata

L'articolo 6, comma 6, del DM n. 557/1999 riconosce la possibilità di percorsi ciclabili in promiscuo con i veicoli a motore quando non sia possibile realizzare una pista ciclabile, per insufficienza degli spazi o per ragioni economiche, nell'ambito della continuità della rete ciclabile prevista.

Tale disposizione deve essere letta come una possibilità subordinata alla valutazione tecnica, non come un'esenzione generale dall'obbligo di garantire la sicurezza della circolazione.

L'articolo 140 del Codice della strada impone infatti agli utenti della strada di comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione e da salvaguardare la sicurezza stradale.

Pertanto, la circolazione promiscua su una strada locale può essere valutata in relazione a fattori quali:

- velocità effettiva e velocità consentita;
- intensità del traffico motorizzato e ciclistico;
- larghezza e continuità della carreggiata;
- condizioni di visibilità e presenza di intersezioni;



- continuità e riconoscibilità dell'itinerario ciclabile;
- possibilità di ridurre i conflitti attraverso la regolamentazione della circolazione.

La promiscuità non deve essere confusa con la presenza di una pista ciclabile: nella prima situazione, i ciclisti condividono lo spazio stradale con gli altri veicoli; nella seconda, la circolazione ciclistica è organizzata su una parte della strada specificamente destinata a tale uso.

4.3. Corsia ciclabile: articolo 3 del Codice della strada

Il riferimento specifico per la corsia ciclabile è l'articolo 3, comma 1, n. 12-bis, del D.Lgs. n. 285/1992.

La disposizione definisce la corsia ciclabile come una parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra, destinata a favorire la circolazione dei velocipedi, anche in modo promiscuo con gli altri veicoli nello stesso senso di marcia, nei soli casi in cui non sia possibile inserire una pista ciclabile.

Questa disposizione è particolarmente utile per il caso in esame: consente di distinguere una corsia ciclabile, che può essere valicabile e in determinate condizioni promiscua, da una pista ciclabile riservata.

Occorre però evitare di considerare la corsia ciclabile un'alternativa automaticamente disponibile in qualsiasi strada stretta. La possibilità di realizzarla deve essere valutata rispetto alla configurazione stradale, alla disciplina tecnica applicabile e alla sicurezza.

5. Zona 30 e la funzione del Parco Lineare Sud

La previsione di una Zona 30 lungo la viabilità locale a servizio del Parco Lineare Sud risulta coerente, sotto il profilo funzionale e della sicurezza stradale, con la destinazione dell'ambito alla fruizione pubblica, alla mobilità pedonale e ciclistica e alla valorizzazione degli spazi urbani prossimi al fronte costiero.

La riduzione della velocità massima consentita a 30 km/h costituisce una misura di moderazione del traffico finalizzata a contenere i conflitti tra veicoli a motore e utenze vulnerabili, favorendo condizioni di maggiore sicurezza per pedoni e ciclisti e una migliore integrazione tra la strada locale e le aree destinate alla fruizione del parco.

Tale impostazione è coerente con i principi delle Direttive ministeriali 24 giugno 1995 per la redazione, adozione e attuazione dei Piani urbani del traffico, che individuano nelle isole ambientali e nelle zone a traffico moderato strumenti per escludere o ridurre il traffico di attraversamento e tutelare la vivibilità degli ambiti urbani locali.



La Zona 30 non implica necessariamente l'eliminazione del traffico veicolare, né determina automaticamente l'istituzione di un senso unico o il divieto di transito per i veicoli pesanti. Può pertanto essere coordinata con il mantenimento del doppio senso di circolazione, qualora la sezione stradale, le condizioni di visibilità e le caratteristiche dei flussi veicolari lo consentano, nonché con eventuali limitazioni al traffico di attraversamento e ai veicoli di maggiori dimensioni, ove giustificate da specifiche esigenze di sicurezza e compatibilità con la funzione dell'area.

Ai fini dell'effettiva realizzazione della Zona 30, il limite di velocità dovrebbe essere accompagnato, in relazione alle caratteristiche del contesto, da misure di moderazione del traffico, segnaletica adeguata, attraversamenti pedonali sicuri e interventi che rendano riconoscibile la prevalente funzione di accessibilità locale della strada.

La Zona 30 costituisce una soluzione compatibile con la funzione del Parco Lineare Sud e con l'obiettivo di integrare la viabilità locale con la fruizione pedonale e ciclabile. La sua istituzione dovrà essere formalizzata mediante gli atti di competenza dell'Amministrazione e coordinata con il PGU, con la disciplina della circolazione e con gli eventuali strumenti urbanistici e progetti di riqualificazione del parco.

6. Criteri di Localizzazione e Geometria della Sosta

6.1 Disciplina della fermata e della sosta nel tratto a doppio senso di circolazione

Considerata la limitata larghezza della sezione trasversale della strada locale e la prevista organizzazione della circolazione a doppio senso di marcia, si ritiene opportuno valutare l'istituzione di un divieto di fermata lungo il tratto interessato, in alternativa al solo divieto di sosta, al fine di garantire la costante disponibilità della carreggiata per il transito veicolare nei due sensi.

La presenza di veicoli in sosta o anche temporaneamente fermi a margine della carreggiata può infatti determinare una riduzione della larghezza utile, ostacolare l'incrocio tra veicoli provenienti da direzioni opposte e compromettere le condizioni di visibilità, con particolare riferimento ai veicoli di maggiori dimensioni e alla circolazione dei velocipedisti.

Sotto il profilo normativo, l'articolo 157 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285, distingue la fermata dalla sosta: la fermata consiste nella temporanea sospensione della marcia, anche in presenza del conducente, per consentire la salita o la discesa delle persone ovvero altre esigenze di brevissima durata; la sosta comporta invece una sospensione protratta della marcia, con possibilità di

	CIRIANNI STUDIO INGEGNERIA	Documento: PGU e sensi di marcia - Parco Lineare SUD	Edizione: 01 Ver.: 02	Data edizione: 21/10/2026
	Autore: Francis M. M. Cirianni	File: relazione sensi parco lineare sud_01	approvato:	Pagina 8 di 12



allontanamento del conducente dal veicolo. L'articolo 158 individua i casi nei quali la fermata e la sosta sono vietate, mentre l'articolo 7 disciplina i poteri comunali di regolamentazione della circolazione nei centri abitati.

Il divieto di sosta consente di impedire il parcheggio dei veicoli, ma non esclude, di per sé, le fermate temporanee consentite dalla normativa. Il divieto di fermata, invece, impedisce anche tali soste temporanee, salvo le situazioni ammesse dalla disciplina vigente, e può pertanto risultare maggiormente idoneo quando sia necessario mantenere libera la sezione stradale lungo tutto il tratto interessato.

La scelta del divieto di fermata dovrà essere supportata da una verifica della larghezza effettivamente disponibile, delle condizioni di incrocio, della presenza di accessi e intersezioni, delle esigenze di carico e scarico e delle eventuali necessità di salita e discesa dei passeggeri. Dovranno inoltre essere considerate le esigenze dei residenti, delle persone con disabilità e dei servizi di emergenza, individuando, ove necessario e compatibile con la sicurezza, appositi spazi di fermata o aree dedicate in posizione alternativa.

Pertanto, qualora la sezione disponibile non consenta la presenza di veicoli fermi a margine senza compromettere il transito contemporaneo nei due sensi, l'istituzione del divieto di fermata può essere motivatamente proposta come misura di regolamentazione della circolazione, da attuare con apposito provvedimento dell'autorità competente e con la prescritta segnaletica, in coordinamento con il limite di velocità di 30 km/h e con la funzione di accessibilità locale e di servizio al Parco Lineare Sud

6.2 Tratti a senso unico di marcia

Nei tratti stradali configurati a senso unico di circolazione, la sosta in linea è consentita esclusivamente laddove la sezione trasversale residua garantisca i parametri minimi previsti dal D.M. 05/11/2001 per le strade locali (Tipo F - Urbane).

- Prescrizione geometrica: Ai sensi del citato decreto, la larghezza minima della corsia di marcia per le strade di tipo F non deve essere inferiore a 3,00 metri. Pertanto, la sosta è legittimata solo se la larghezza complessiva della carreggiata (al netto dei marciapiedi) sia pari ad almeno 5,00 metri (3,00 m per il transito + 2,00 m per lo stallo longitudinale), garantendo il rispetto dell'art. 140 del Codice della Strada in merito alla sicurezza della circolazione.



6.3 Aree fuori sede (adiacenti al tratto a doppio senso)

Nelle aree esterne alla carreggiata principale, contigue alla viabilità a doppio senso del Parco Lineare Sud e caratterizzate da una profondità utile superiore a 6,00 metri, si dispone l'adozione della sosta a pettine (ortogonale a 90°).

- **Efficienza e neutralità:** Tale configurazione garantisce il massimo coefficiente di sfruttamento dello sviluppo lineare della strada, aumentando il numero di stalli realizzabili. Inoltre, l'orientamento a 90° risulta geometricamente neutrale rispetto al flusso veicolare, non privilegiando alcuno dei due sensi di marcia nelle manovre di accostamento e uscita.
- **Dimensionamento dello stallo:** Lo stallo tipo viene dimensionato con moduli standard di 2,50 x 5,00 metri (Art. 351 Reg. CdS). La restante quota di profondità (superiore a 1,00 metro rispetto alla soglia minima dei 6,00 metri indicati) concorre a formare la fascia di manovra e disimpegno per l'immissione in carreggiata.

6.4 Compatibilità con la "Zona 30"

Sotto il profilo della sicurezza viabilistica, la sosta a pettine introduce fisiologici punti di conflitto legati alle manovre di retromarcia in fase di uscire dallo stallo. Tale soluzione è da ritenersi pienamente compatibile e approvata in virtù dell'istituzione della "Zona 30" sull'intero comparto. La riduzione del limite di velocità a 30 km/h (attuata tramite segnaletica verticale, orizzontale e interventi di moderazione del traffico) azzerava il differenziale cinematico tra i veicoli in transito e quelli in manovra, riducendo la probabilità di collisione e la gravità di eventuali impatti, come validato dalle linee guida internazionali sul Traffic Calming.

7. Disciplina degli Stalli Riservati e Accessibilità

Il piano di ripartizione della sosta recepisce le innovazioni introdotte dalla Legge n. 156/2001 (Riforma delle norme del Codice della Strada) in materia di tutele per la mobilità inclusiva, organizzando i posti riservati secondo una logica di **Raddoppio della quota minima** degli stalli a servizio dei disabili e a servizio dei nuclei familiari e donne in stato di gravidanza. e localizzazione nei nodi di accesso al Parco, ed in prossimità degli attrattori, quale le aree ludiche.

Tabella 1 – stalli riservati – riferimento normativo e dotazione

Tipologia Stallo	Riferimento Normativo	Dotazione Minima di Legge
Stalli Disabili	Art. 188 CdS / Art. 11 D.P.R. 503/1996	1 stallo ogni 50 o frazione di 50 posti auto previsti.



CITTÀ DI REGGIO CALABRIA
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

Stalli Rosa	Art. 7, comma 1, lett. d-bis) e Art. 188-bis CdS	Definito da Regolamento Comunale / PUMS su base del fabbisogno locale.
-------------	---	---

7.1 Criteri di posizionamento e raddoppio in prossimità degli attrattori

In corrispondenza dei principali attrattori ludico-ricreativi e sociali dislocati lungo il Parco Lineare Sud, la dotazione minima calcolata su base geometrica viene raddoppiata per garantire il principio di sussidiarietà e massima accessibilità.

- Caratteristiche degli stalli disabili: I posti auto riservati alle persone con disabilità (dotate di contrassegno CUDE) presenteranno, oltre allo stallone di 2,50 m, una striscia di ancoraggio laterale o posteriore zebra in giallo della larghezza minima di 1,00 metro per consentire il passaggio e la manovra della carrozzina, per una larghezza totale del modulo non inferiore a 3,50 metri (laterale) o 6,00 metri (posteriore) (Art. 10 D.P.R. 503/96).
- Regolazione degli stalli rosa: Gli stalli destinati ai veicoli al servizio di donne in stato di gravidanza o di genitori con bambini di età non superiore a due anni (muniti di "permesso rosa") saranno contrassegnati da apposita segnaletica orizzontale (strisce di colore rosa, come da recenti aggiornamenti del Regolamento) e verticale.

Tutti gli stalli riservati saranno raccordati ai percorsi pedonali protetti del Parco Lineare tramite rampe dedicate e scivoli con pendenza massima conforme al D.M. 236/89 (pendenza < 8%), azzerando ogni barriera architettonica tra la quota del parcheggio e la quota della passeggiata.

Valutazione conclusiva

Alla luce del quadro normativo esaminato, si formulano le seguenti considerazioni.

- Pianificazione del traffico. Il PGTU definisce l'assetto generale della circolazione e gli indirizzi funzionali della rete urbana. La disciplina puntuale dei sensi di marcia di una strada locale può essere approfondita nei piani particolareggiati o esecutivi, purché sia coerente con le previsioni generali e con le procedure applicabili. Le direttive ministeriali del 1995 non impongono che ogni singolo intervento sulla viabilità locale sia necessariamente preceduto da una variante al PGTU.
- Doppio senso di marcia sul Parco Lineare SUD. La classificazione di una strada come urbana locale, categoria F, è compatibile con una configurazione a doppio senso. Il DM 5 novembre 2001 contempla, per tale categoria, una carreggiata unica con due corsie, ciascuna di larghezza pari a 2,75 m. Ne deriva una larghezza complessiva di riferimento di 5,50 m per le

	CIRIANNI STUDIO INGEGNERIA	Documento: PGTU e sensi di marcia - Parco Lineare SUD	Edizione: 01 Ver.: 02	Data edizione: 21/10/2026
	Autore: Francis M. M. Cirianni	File: relazione sensi parco lineare sud_01	approvato:	Pagina 11 di 12

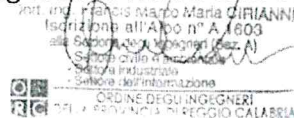


CITTÀ DI REGGIO CALABRIA
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

due corsie, senza considerare spazi aggiuntivi per la sosta laterale. In fase di attuazione deve essere verificato il rispetto della larghezza minima di carreggiata percorribile, dove è attuato il doppio senso di marcia. La viabilità del Parco in alcuni tratti, avendo due tratti di strada paralleli, consente l'istituzione di due strade a senso unico alternate, orientati con verso opposto per consentire una circuitazione (come in schema allegato).

- Zona 30. Le caratteristiche del Parco, le sezioni della viabilità, e la funzione della stessa suggeriscono l'adozione di limitazioni sia della velocità che delle categorie di dei veicoli, sia per peso che dimensione, sia lunghezza che sezione frontale escludendo il transito a veicoli pesanti (>75 q.li) e bus di lunghezza maggiore ai 7- 8 metri (nel caso è anche determinante il passo e l'alesaggio, passeggeri trasportati, sistemi di sicurezza, etc.)
- — Mobilità ciclistica. Il DM n. 557/1999, l'articolo 3, comma 1, n. 12-bis, e l'articolo 7, comma 1, lettera i-bis), del Codice della strada forniscono riferimenti distinti per le piste ciclabili, le corsie ciclabili promiscue e il doppio senso ciclabile nelle strade urbane a senso unico con limite non superiore a 30 km/h. La sezione stradale non consente la realizzazione di piste ciclabili riservate, e una viabilità a doppio senso di marcio, o a senso di marcia con corsia di sosta. Pertanto la circolazione ciclabile può essere promiscua con il flusso veicolare.
- Segnaletica orizzontale verticale per la regolamentazione di sosta e fermata, accessi e incroci.
- Sicurezza stradale. Attuazione di interventi di traffic calming alle intersezioni, quale intersezione ponte dell'Alba, sottopasso via Galvani, incrocio via Oronzio Pugliese
- In conclusione, non emerge un divieto generale di organizzare a doppio senso una strada urbana locale, né un principio per cui ogni strada locale debba necessariamente essere a senso unico. Dal punto di vista degli Indirizzi di Piano, e del regolamento viario nulla osta alla soluzione a doppio senso, per come descritta nella presente relazione, e rappresentata nelle tavole in allegato. La soluzione prospettata deve essere supportata da una verifica in sito delle condizioni della sezione stradale, come delle altre opere d'arte pertinenti, ove siano raggiunte e mantenute le condizioni richieste dalla normativa e richiamate, oltre che delle condizioni di sicurezza.

Ing Francis M. M. CIRIANNI



CSI	CIRIANNI STUDIO INGEGNERIA	Documento: PGTU e sensi di marcia - Parco Lineare SUD	Edizione: 01 Ver.: 02	Data edizione: 21/10/2026
	Autore: Francis M. M. Cirianni	File: relazione sensi parco lineare sud_01	approvato:	Pagina 12 di 12



DIVIETO SOSTA/FERMATA AMBO I LATI

DIVIETO SOSTA/FERMATA SU I LATO

SOSTA FUORI CEDE SPINA DI PESCE

DIVIETO SOSTA/FERMATA
AMBO I LATI

senso marcia Nord Sud
senso marcia Sud Nord