



DIM. 16:9

Limiti e Regole delle Zone 30

**Analisi giuridica e sintesi operativa della
Sentenza CdS n. 7397 (Sicurezza,
carreggiate e discrezionalità comunale).**

Playbook Operativo per Uffici Tecnici e Polizia Locale.

SCALA 1:1

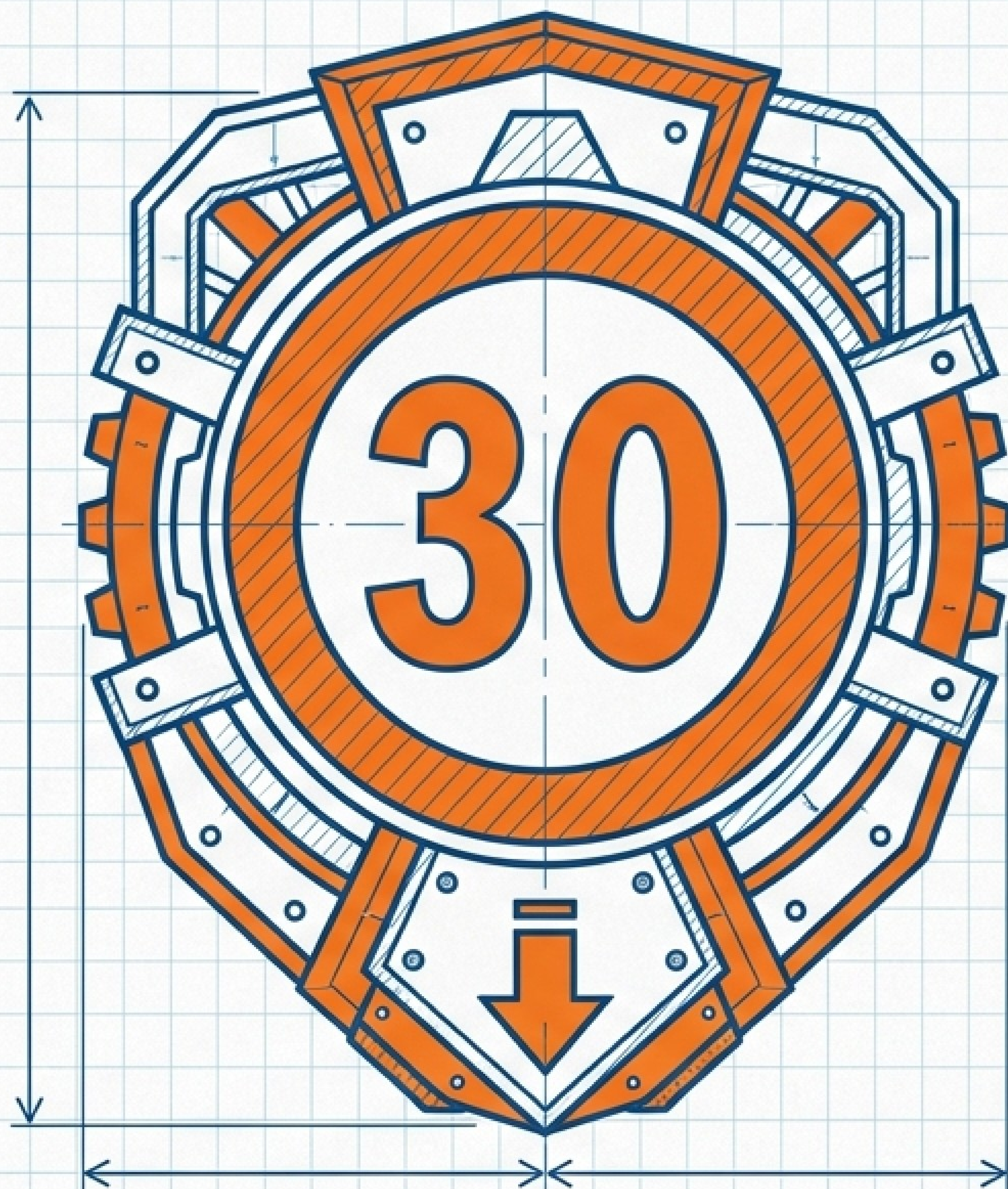
DIM. 56:9

12:1

12.3

DIM. 16:9

a cura di Giovanni Paris



La Massima in Tre Punti Cardine

La discrezionalità non è assoluta. !

Il Comune pianifica la viabilità, ma è vincolato agli standard minimi di sicurezza imposti dalla normativa tecnica.

Vietato peggiorare le strade già insufficienti. !

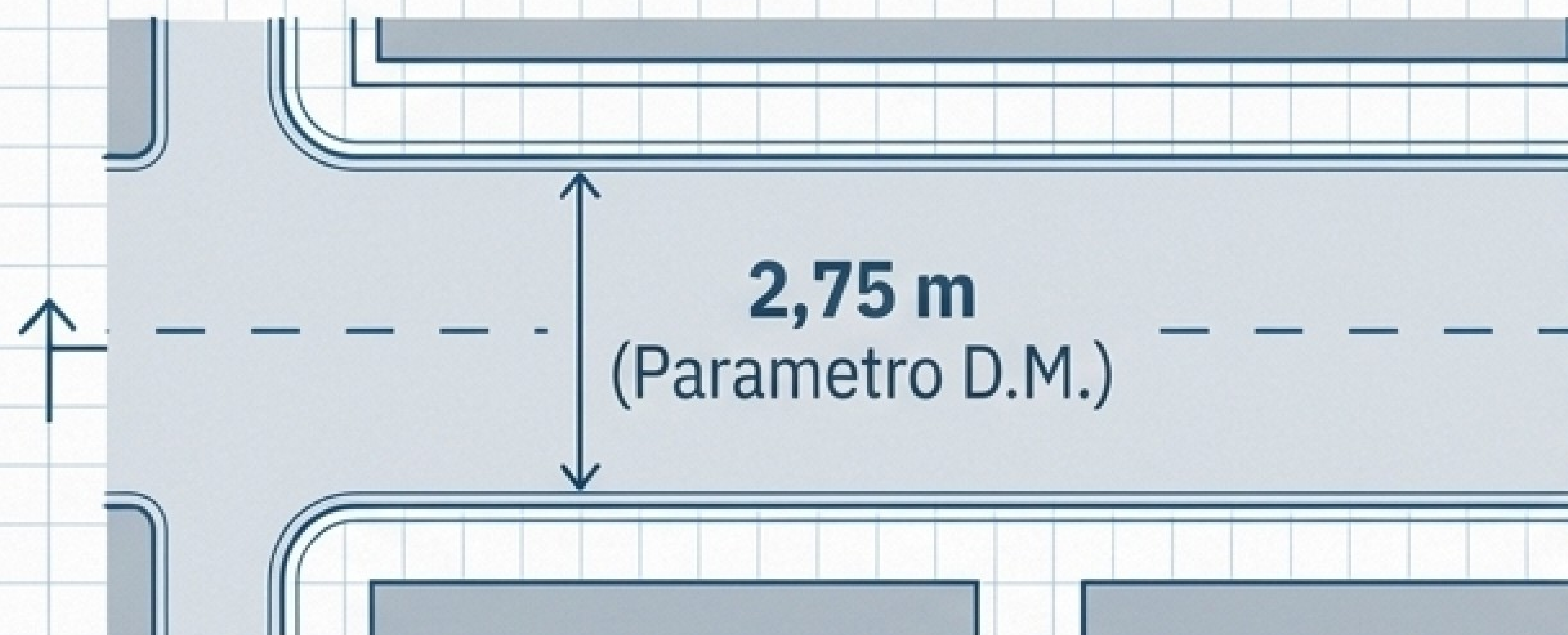
Se una strada non raggiunge gli standard minimi, è illegittimo ridurre ulteriormente lo spazio utile.

La tutela dei pedoni richiede equilibrio. !

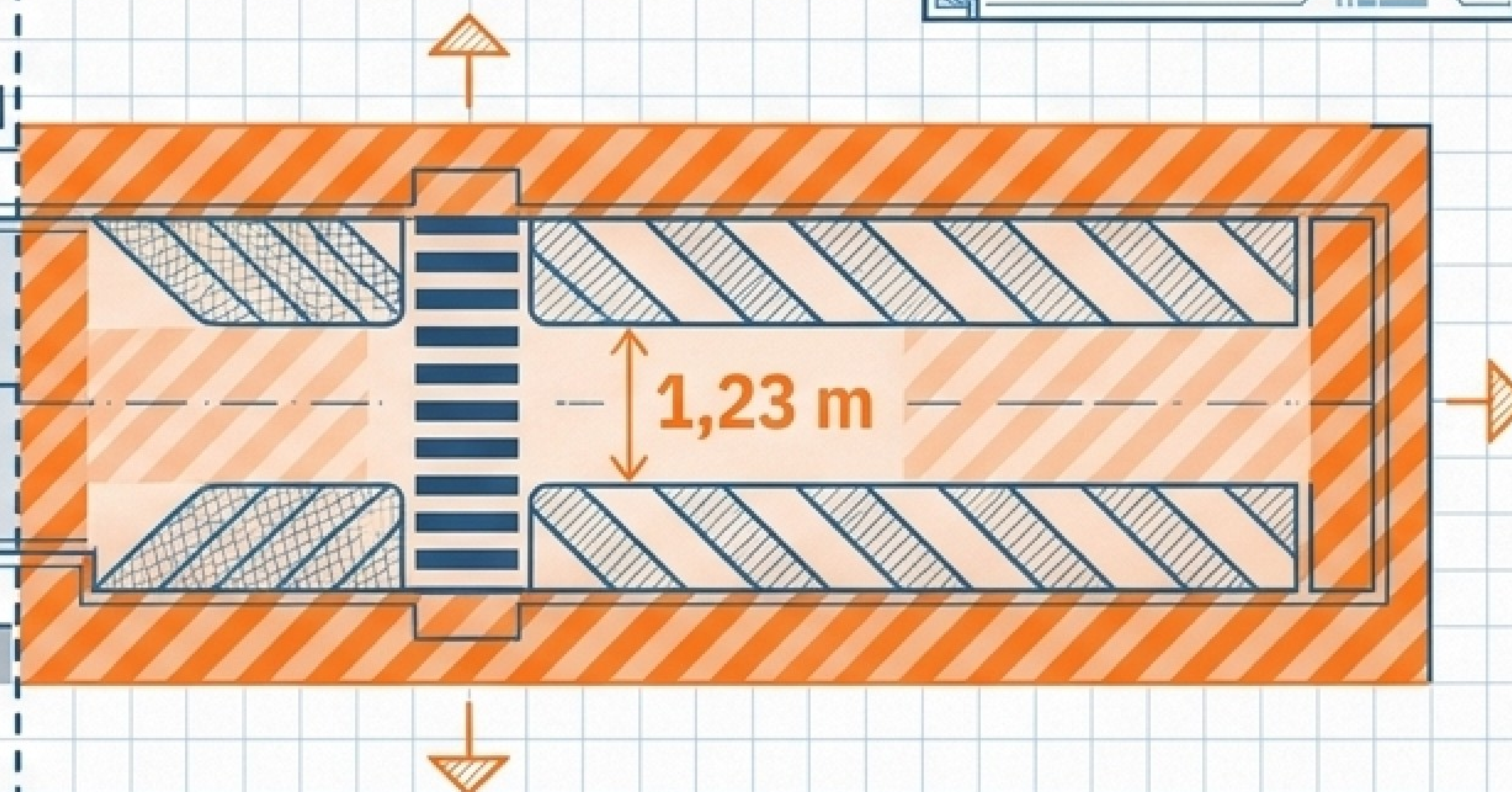
L'inserimento di stalli e percorsi pedonali non può avvenire distruggendo la funzionalità e la sicurezza del transito veicolare essenziale.

L'innescò fisico: un restringimento incompatibile con la sicurezza

Stato Precedente



Progetto Zona 30



Il Fatto

Il Comune istituisce una Zona 30 in una strada locale a fondo cieco, inserendo un nuovo passaggio pedonale e stalli di sosta a spina di pesce.

Il Conflitto Geometrico

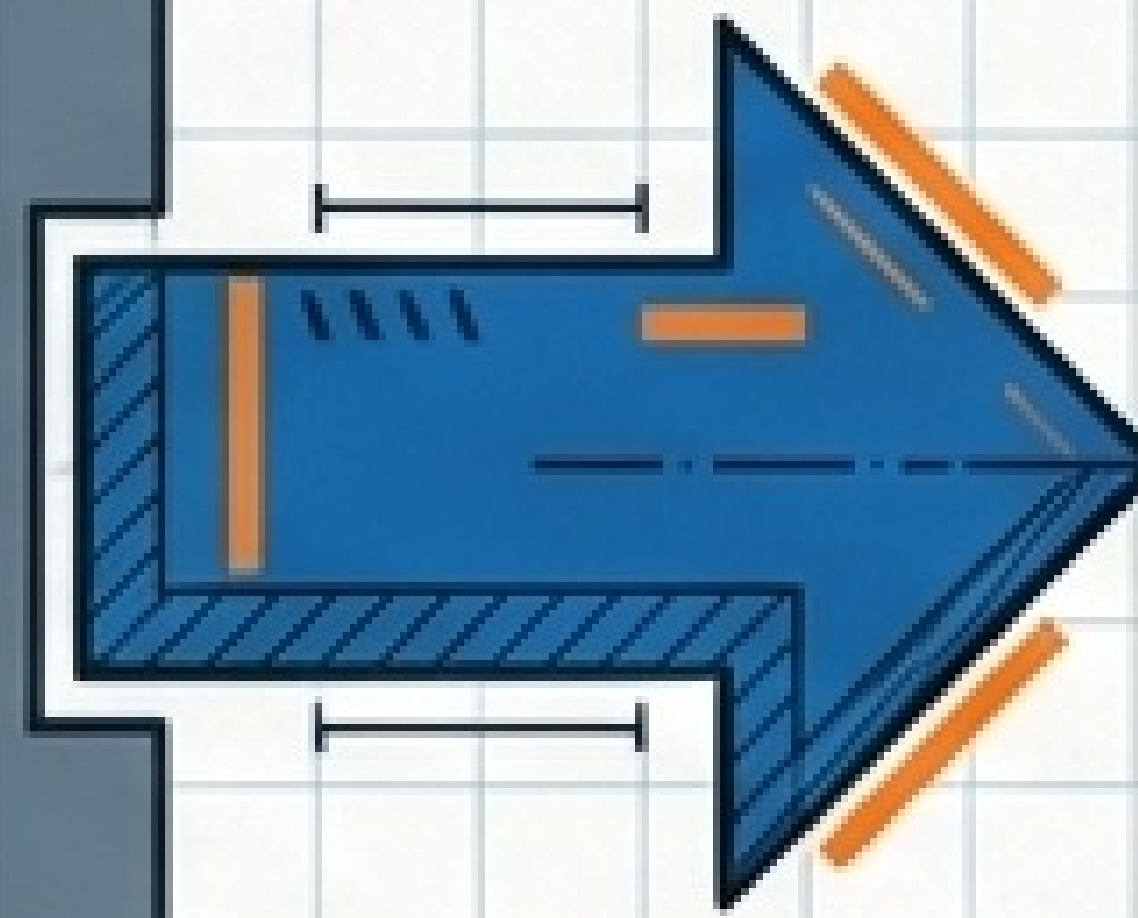
Lo spazio destinato al transito viene compresso. La carreggiata si riduce a soli 1,23 metri per senso di marcia.

Il Parametro Violato

Il D.M. 5 novembre 2001 fissa il parametro minimo per corsia a 2,75 metri. L'intervento dimezza di fatto lo standard di sicurezza.

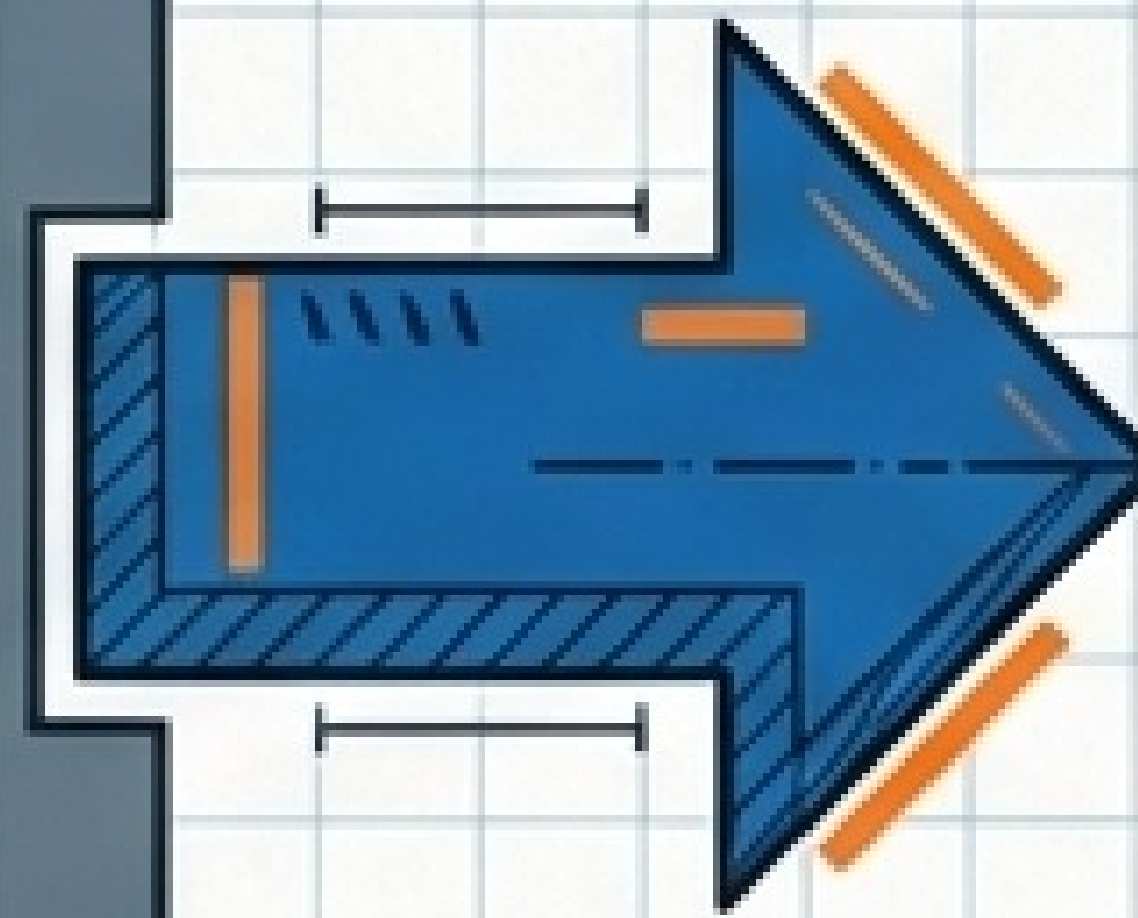
Il contrasto giuridico: Difesa vs. Realtà Normativa

Abbiamo ampia discrezionalità nella regolazione del traffico.



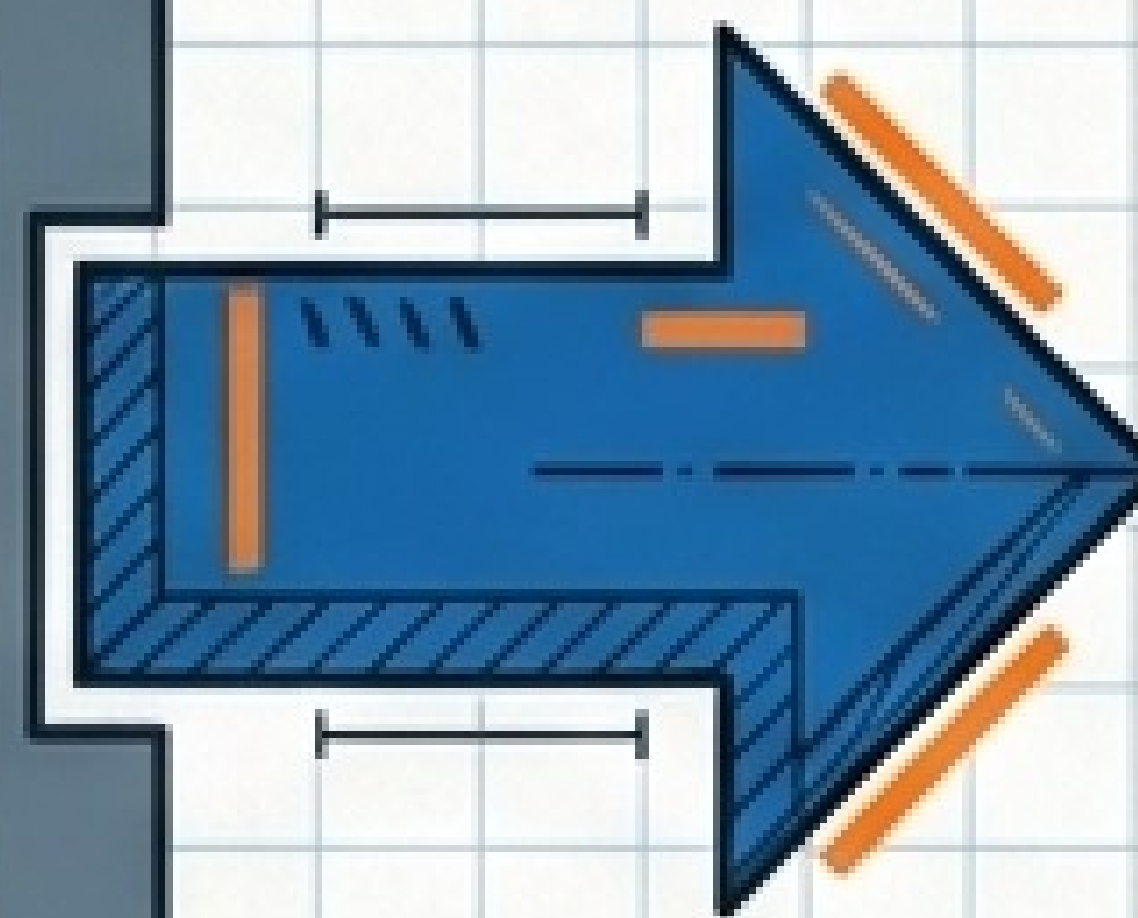
La discrezionalità si arresta di fronte al rispetto degli standard minimi di sicurezza stradale.

Il D.M. 2001 non si applica alle strade vecchie e preesistenti.



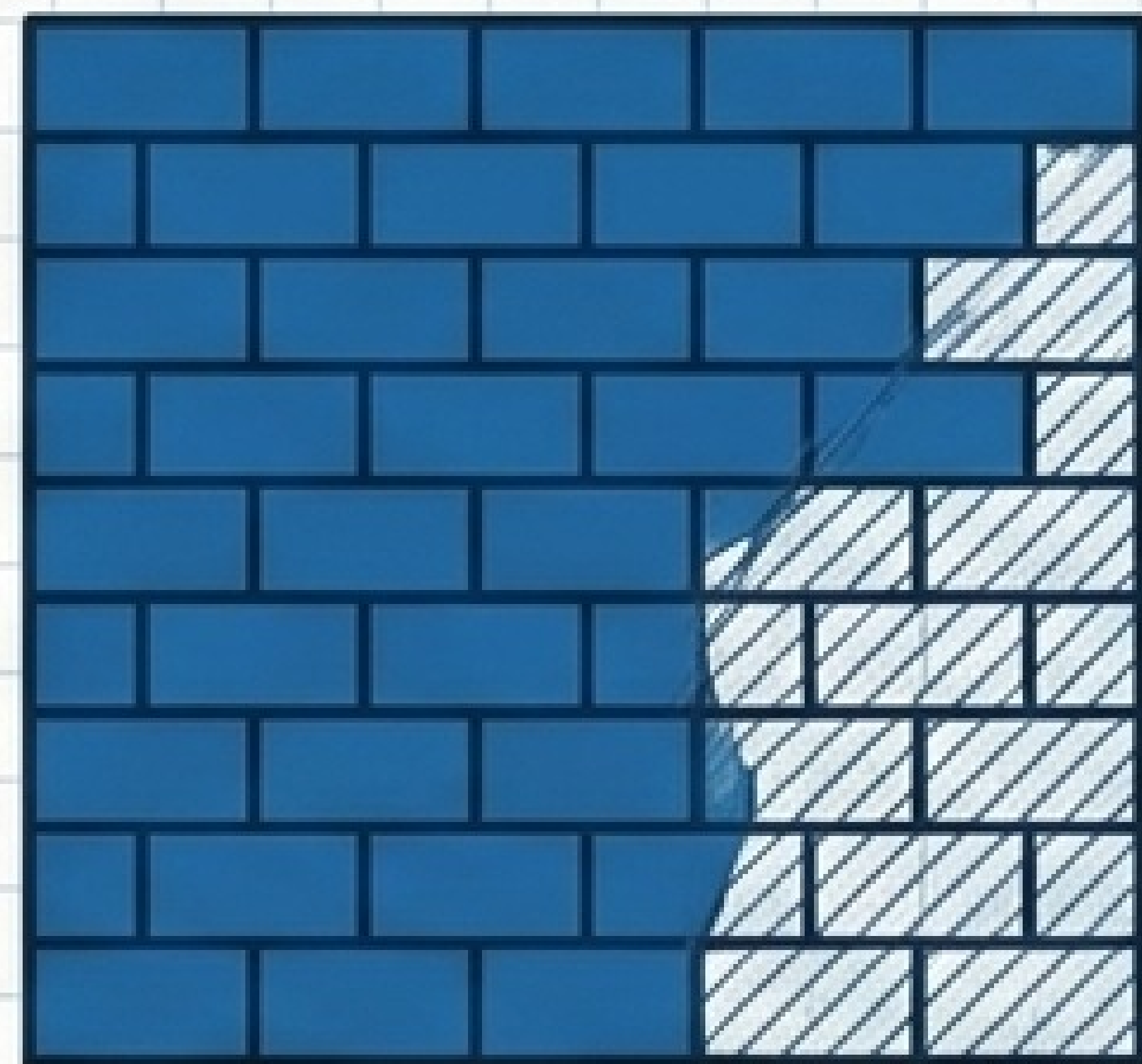
Falso. Esiste un obbligo tendenziale di adeguamento che diventa inderogabile in caso di nuovi interventi strutturali.

È impossibile allargare la carreggiata a causa degli edifici circostanti.

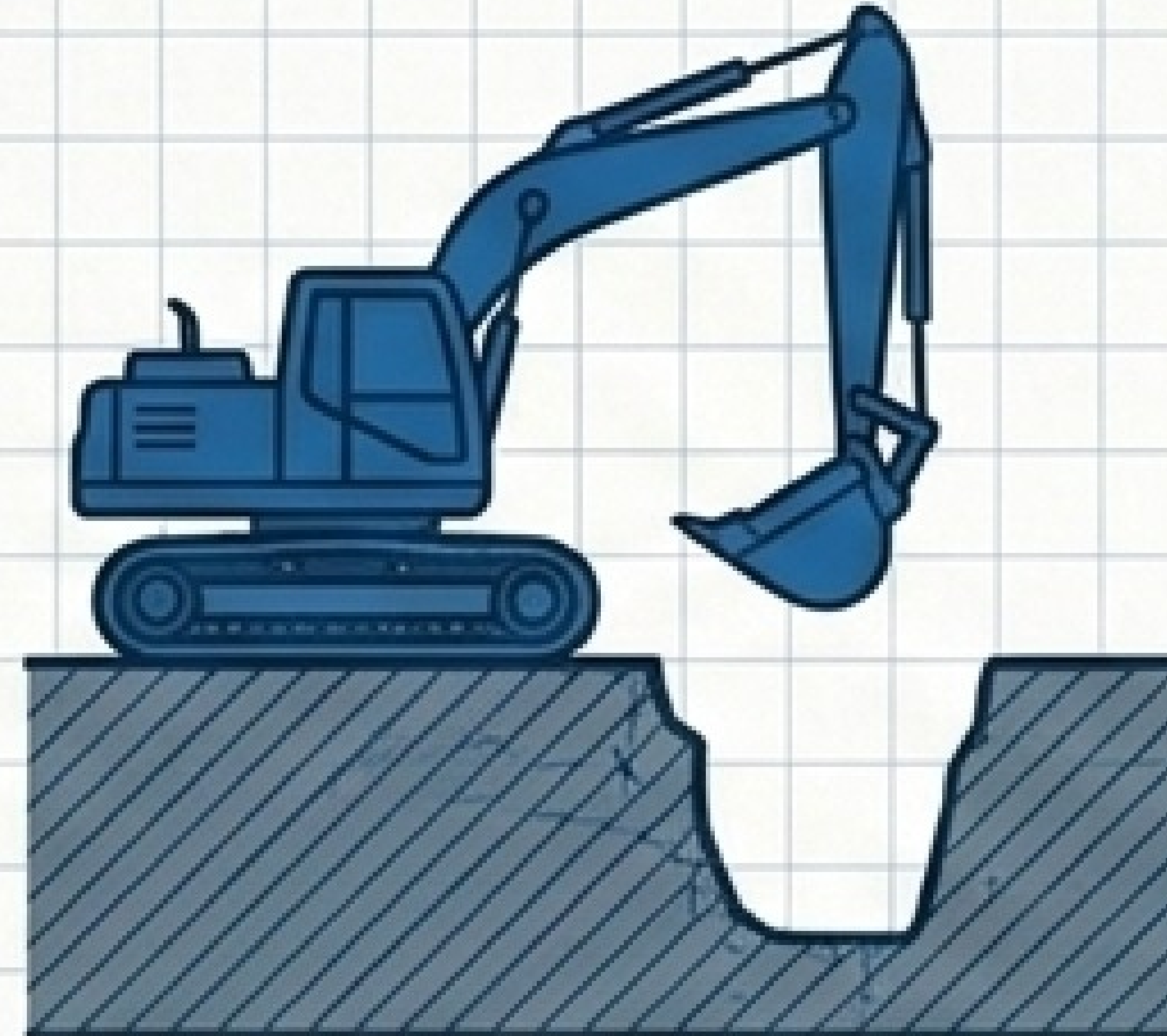
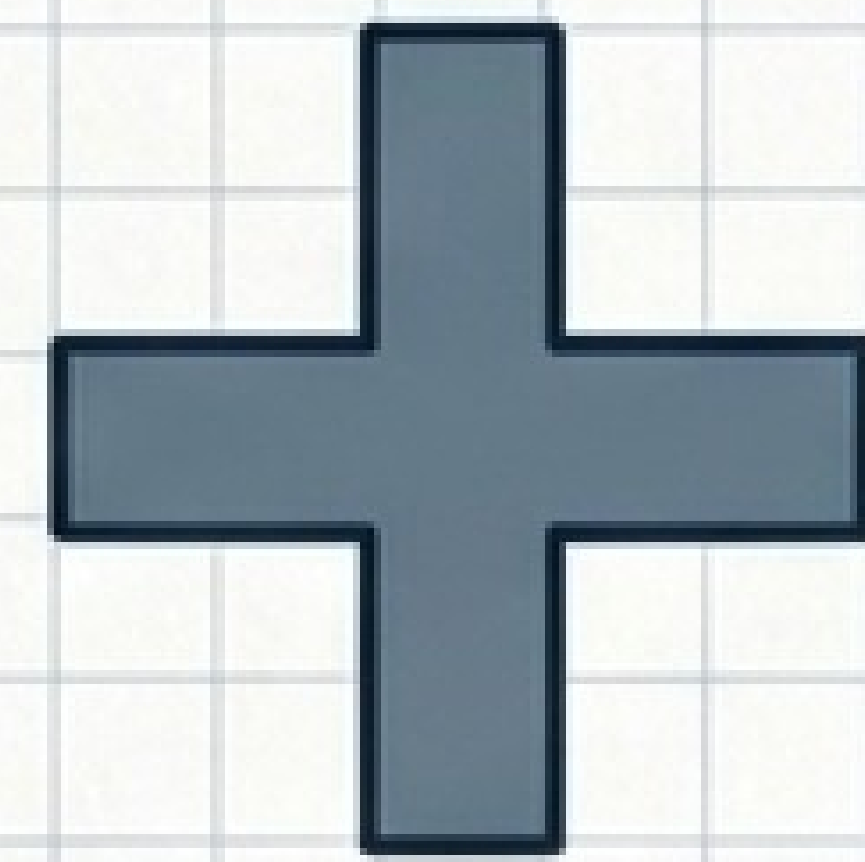


L'impossibilità di allargare non offre alcuna giustificazione per restringere ulteriormente lo spazio.

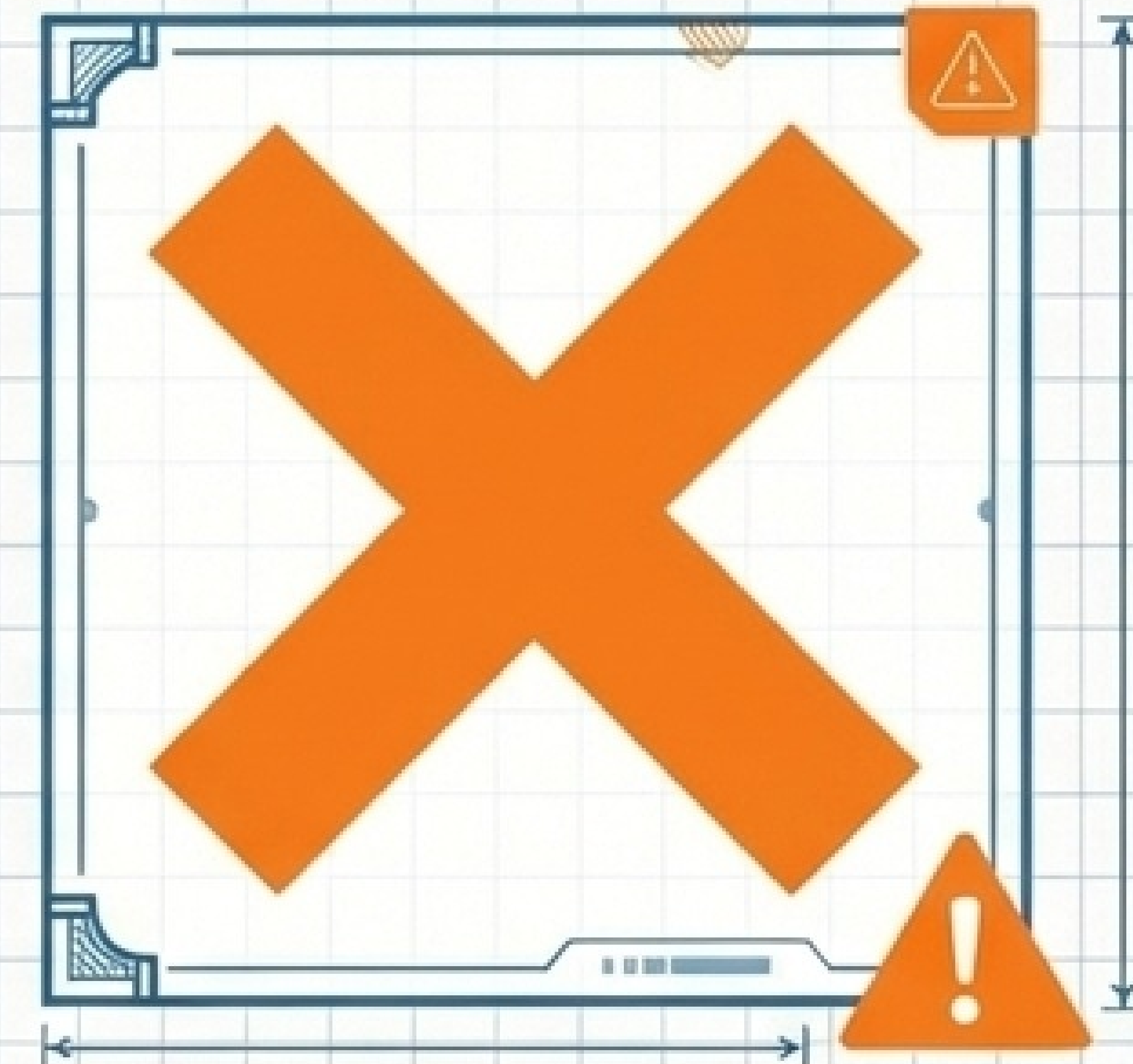
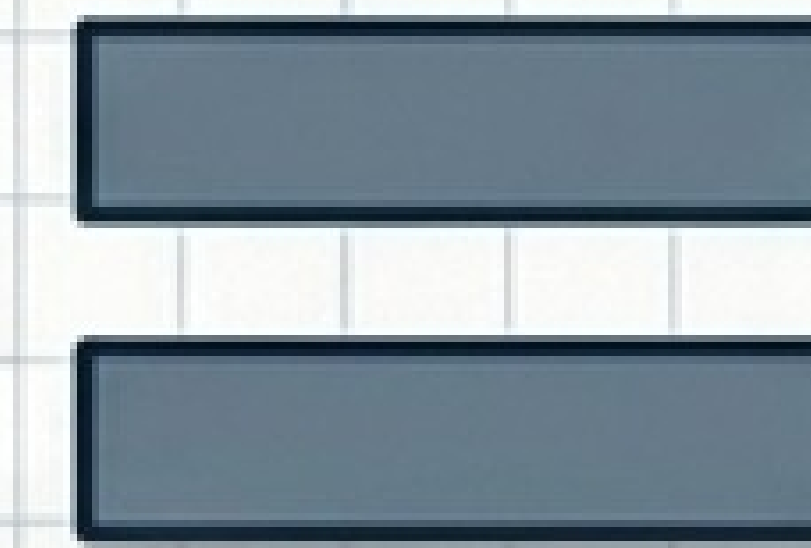
Il principio cardine: Il Divieto di Peggioramento



Criticità Preesistente /
Impossibilità di allargare



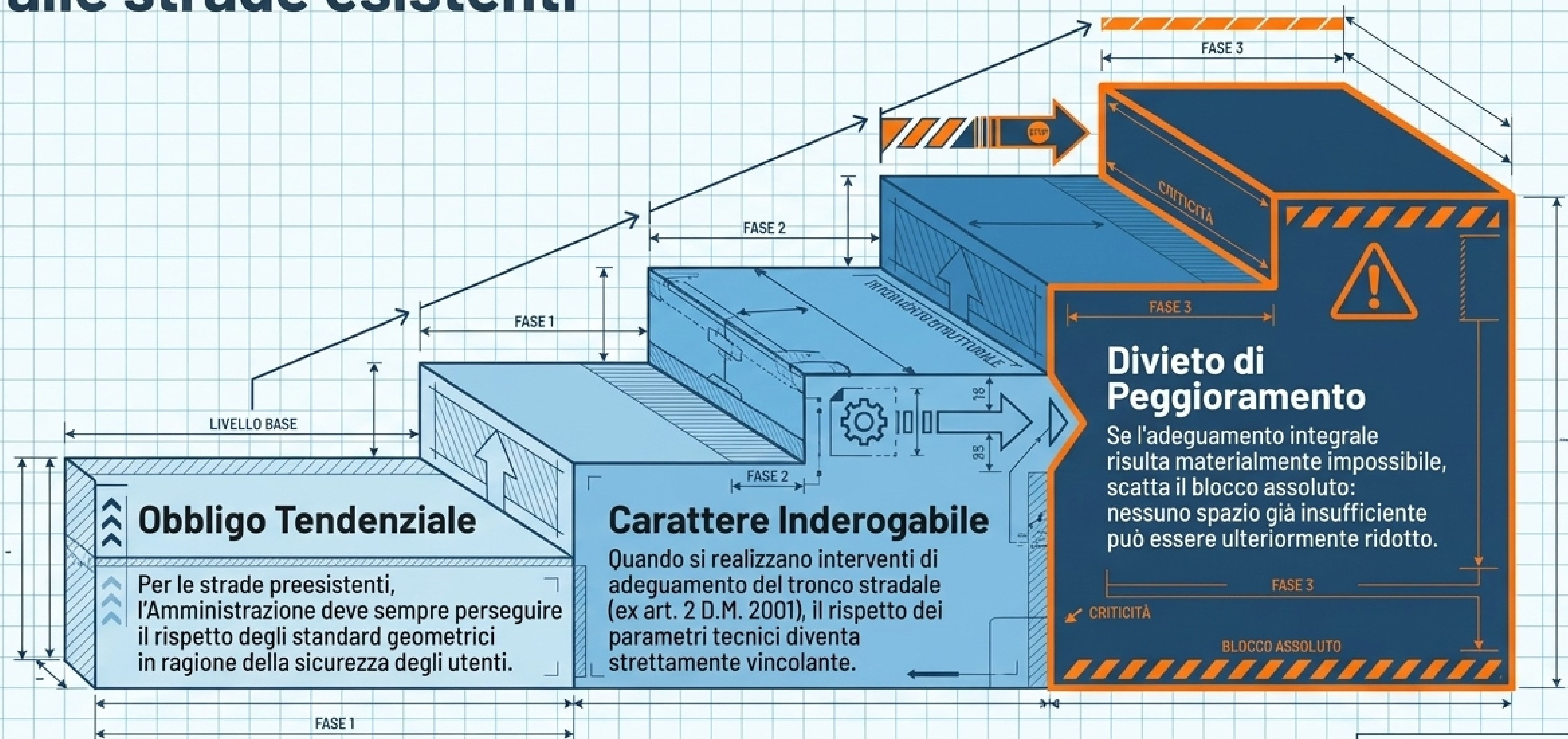
Nuovo intervento
di restringimento



**Non poter eliminare una criticità preesistente
non equivale ad avere il potere di aggravarla.**

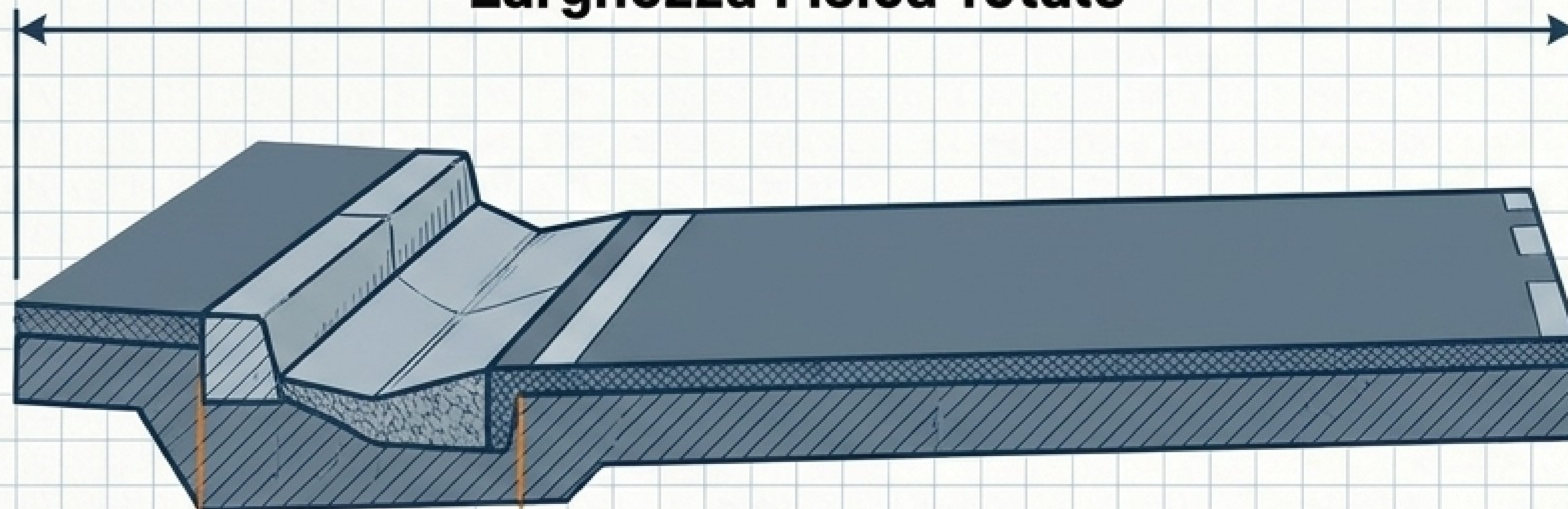
Se una carreggiata presenta già condizioni dimensionali insufficienti, la Pubblica Amministrazione non è autorizzata a varare interventi che ne peggiorino ulteriormente la geometria. Il limite fisico diventa un vincolo giuridico invalicabile.

L'applicazione del D.M. 5 Novembre 2001 alle strade esistenti



L'anatomia della carreggiata: il caso della Zanella

Larghezza Fisica Totale



Zanella
(Cunetta di scolo)



Spazio Utile Carreggiata ✓



Principio Tecnico:

Misurare la distanza tra i margini fisici della strada non è sufficiente.



La Regola:

La cunetta destinata allo scolo delle acque (zanella) è categoricamente esclusa dal computo della larghezza utile della strada.

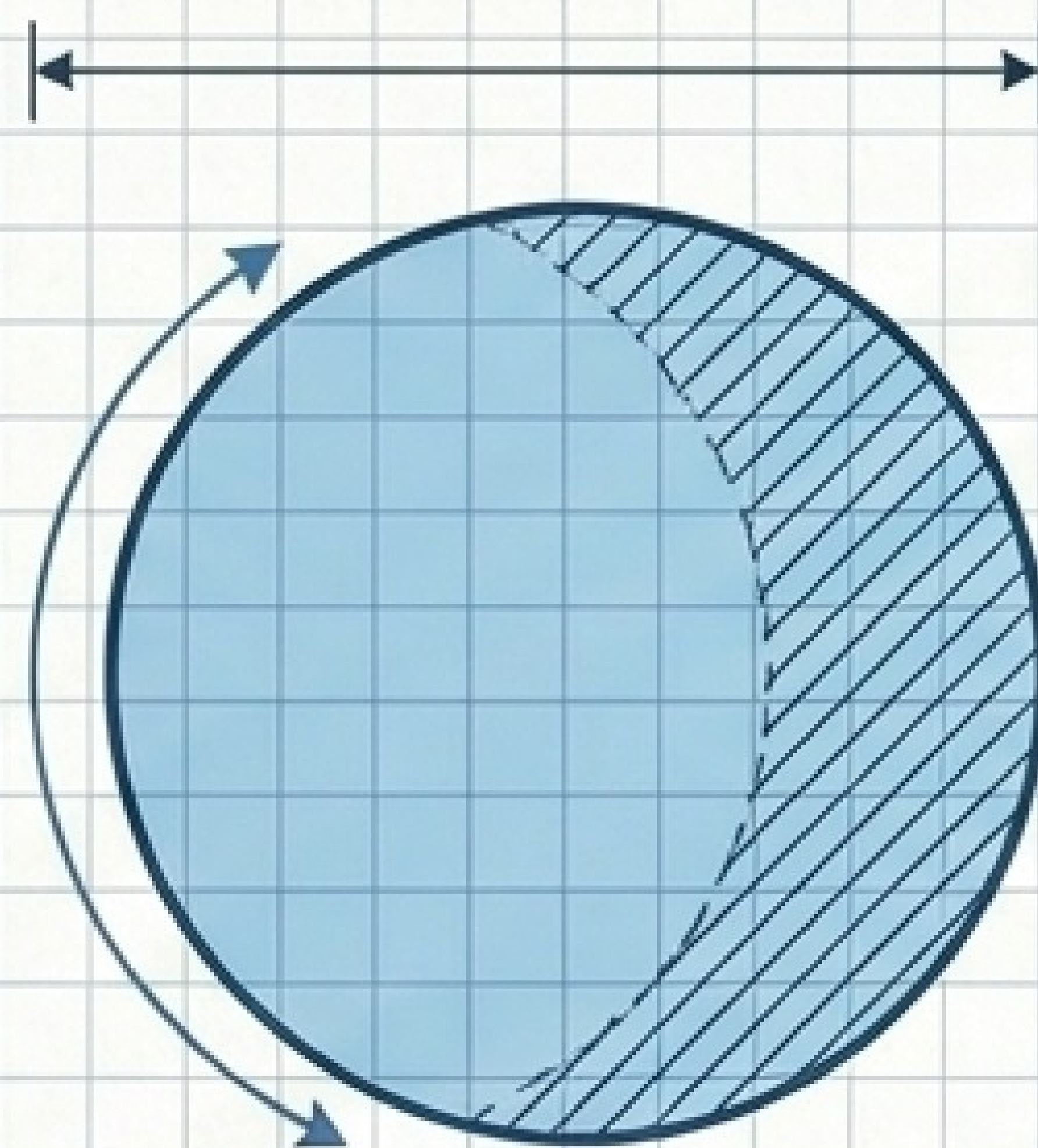


La Motivazione:

Quella porzione di asfalto non è materialmente disponibile, né sicura, per il transito effettivo dei veicoli o per il passaggio dei pedoni.

Il falso mito: tutelare i pedoni distruggendo la viabilità

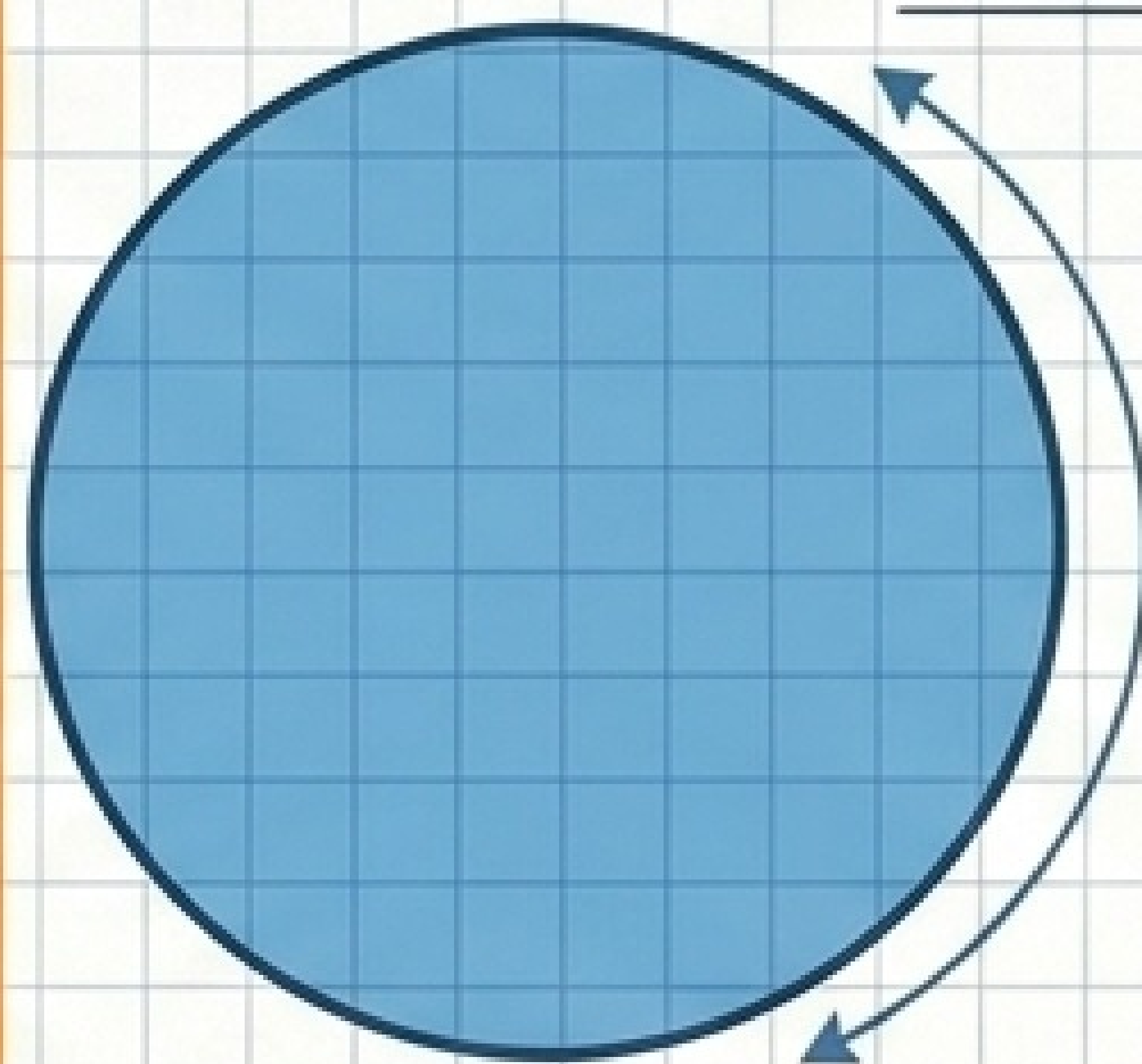
**Nuovi
Parcheggi / Stalli**



**Sicurezza
Stradale
Essenziale**



**Spazio Sicuro
< 2,75m**



L'Argomento

Il Comune invocava la protezione degli utenti deboli per giustificare l'inserimento degli stalli di sosta che avevano strozzato la carreggiata.

La Sentenza

La tutela dei pedoni è un obiettivo fondamentale, ma non giustifica la compromissione della funzione di base della strada (il doppio senso obbligato per i residenti).

L'Obbligo Istruttorio

I parcheggi non sono incompatibili con le Zone 30, ma prima di sacrificare la carreggiata, l'Amministrazione ha l'onere di dimostrare l'impossibilità di reperire spazi di sosta in aree limitrofe e adiacenti.

I confini dell'azione amministrativa

COSA PUÒ FARE IL COMUNE

COSA NON PUÒ FARE



Istituire Zone 30 per moderare la velocità.



Ignorare gli standard minimi di sicurezza del D.M. 2001.



Disciplinare e invertire i sensi di marcia.



Rimodulare le geometrie azzerando la funzionalità del doppio senso obbligato.



Organizzare intersezioni e definire la funzione della strada.

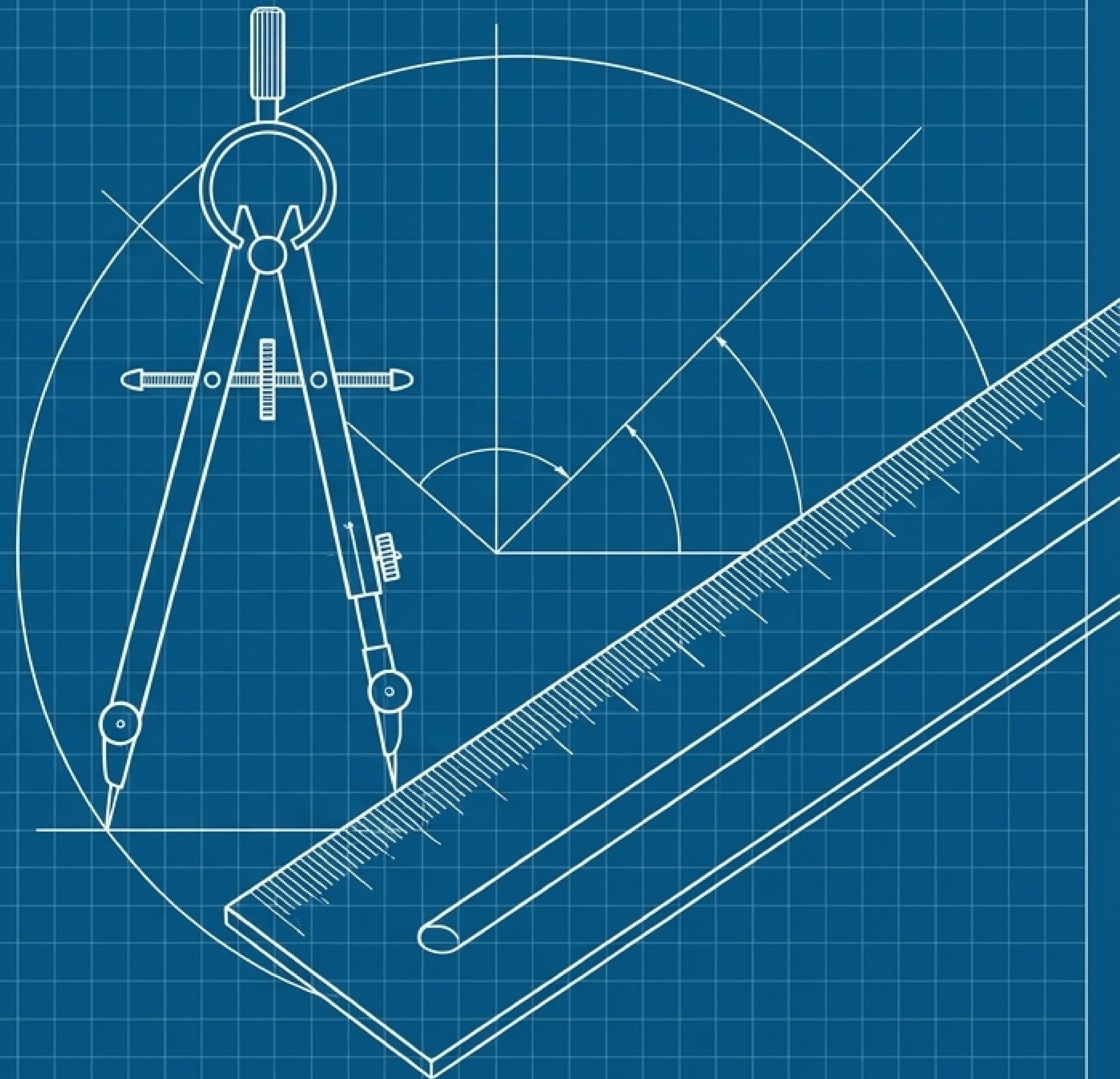


Restringere una carreggiata preesistente sottodimensionata adducendo come scusa l'impossibilità di allargarla.

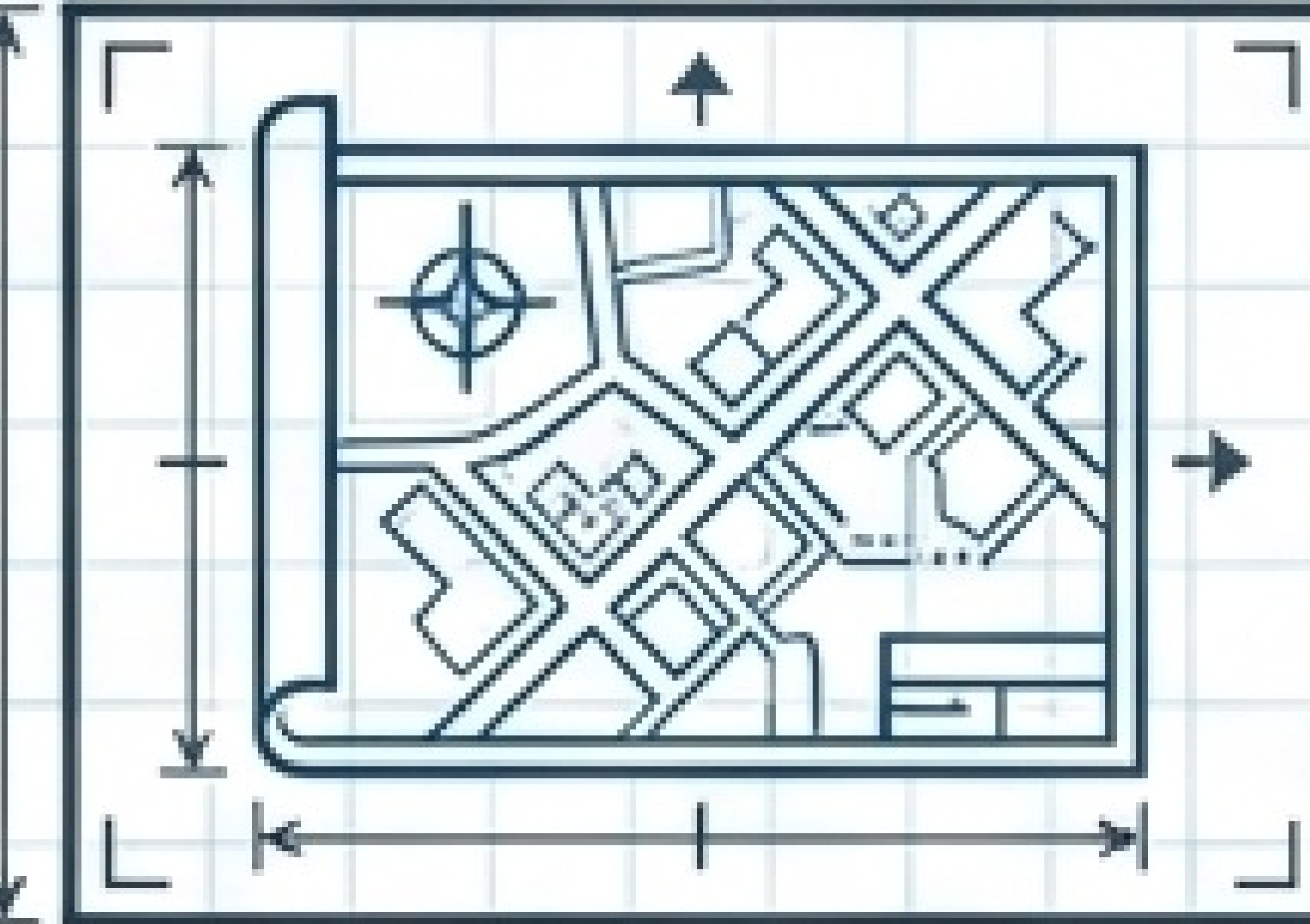
Dal Precedente al Playbook

Strumenti operativi, matrici decisionali e linee guida per le istruttorie di Polizia Locale e Uffici Tecnici.

Ogni intervento sulle geometrie stradali richiede una traduzione pratica dei principi giuridici. Le prossime sezioni forniscono il framework d'azione.

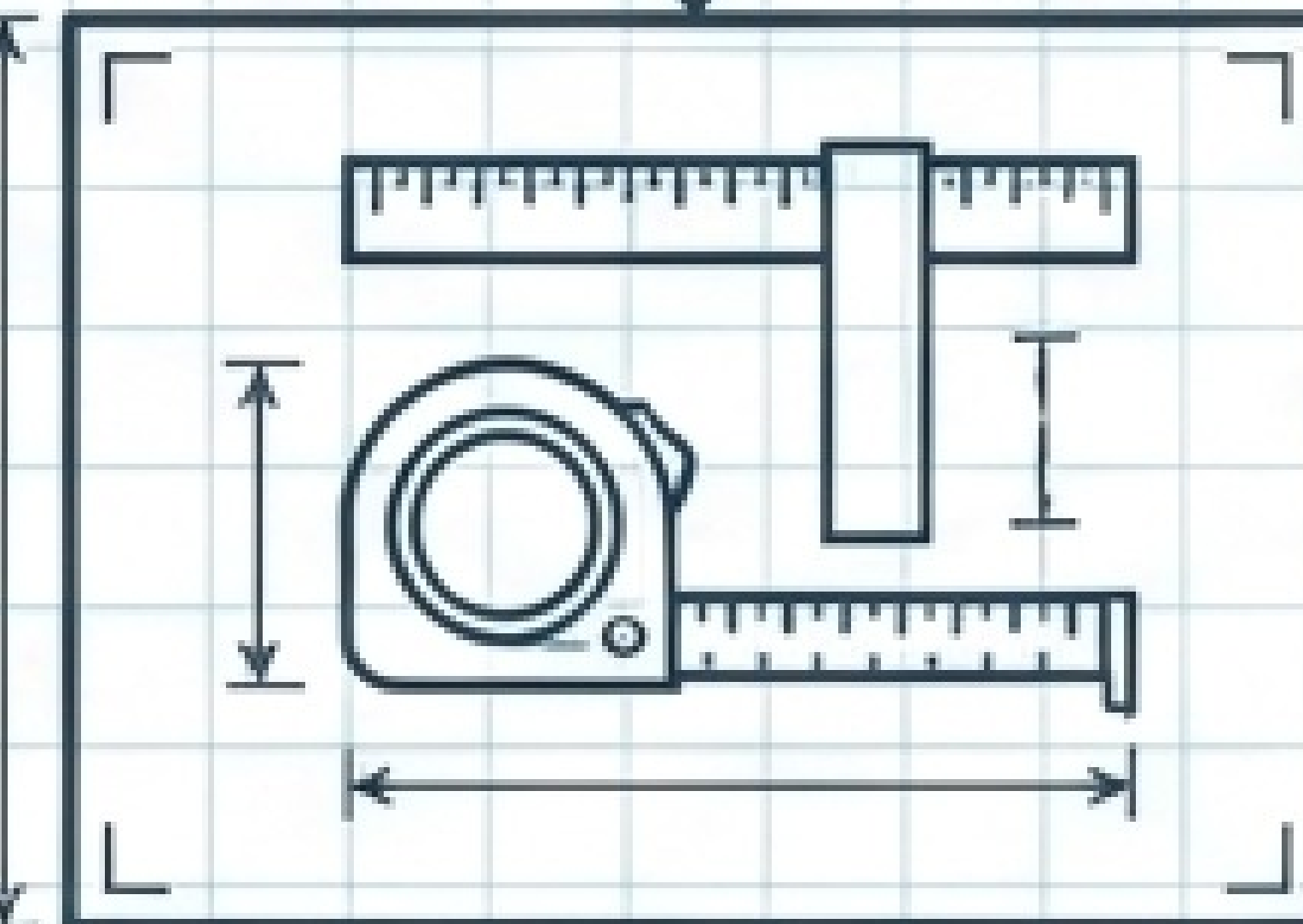


Checklist Istruttoria / Fase 1: Verifiche Preliminari



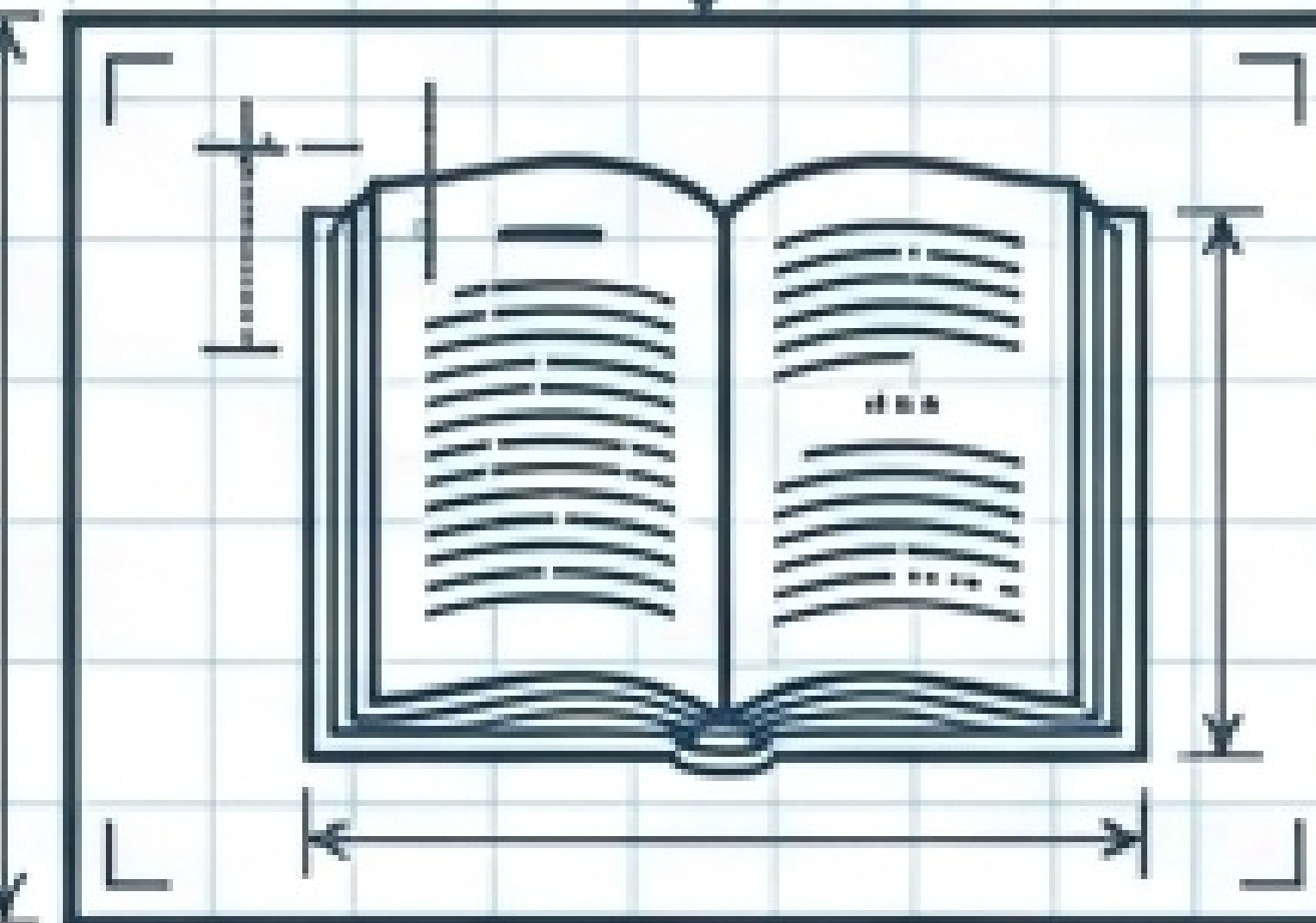
1. Definire la Funzione

Accertare il ruolo della strada. È locale, residenziale, di collegamento? Il doppio senso è un vincolo obbligato per garantire ai residenti l'accesso alle abitazioni?



2. Rilevare lo Spazio Effettivo

Misurare la larghezza realmente disponibile per il transito veicolare. Scomputare esplicitamente le cunette di scolo (zanelle) e le superfici non carrabili.



3. Identificare lo Standard

Individuare i parametri geometrici applicabili ex D.M. 2001 prima e dopo l'intervento progettato, valutando se si configura come adeguamento del tronco stradale.

Checklist Istruttoria / Fase 2: Valutazione d'Impatto



4. Valutare l'Effetto Cumulativo

Calcolare l'impatto combinato sulla carreggiata di nuovi stalli, isole salvagente, attraversamenti e arredo urbano. Verificare la larghezza residua.



5. Analizzare le Alternative

Esplorare formalmente la possibilità di collocare i parcheggi in aree adiacenti per evitare di strozzare la carreggiata. Documentare i motivi in caso di scarto.



6. Acquisire le Relazioni

Richiedere relazioni tecniche sulla sicurezza incrociata (veicolare e pedonale). Motivare la soluzione finale garantendo il divieto di peggioramento.

Tabella Diagnostica di Compatibilità



Sintomo / Situazione di Progetto



Prescrizione Operativa

La Zona 30 interviene solo sui limiti di velocità senza modificare le geometrie.

Procedere, previa verifica di coerenza della regolazione con la funzione reale della strada.

Il progetto introduce parcheggi e restringe una via già sotto standard.

Blocco potenziale. Approfondire il rispetto del divieto di peggioramento e gli effetti sul transito.



La strada è fisicamente inallargabile a causa di vecchi edifici.

L'impossibilità non giustifica la riduzione. Imporre lo studio di soluzioni e tracciati alternativi.

Architettura della Relazione di Servizio

Oggetto & Funzione:
Specificare sempre se il doppio senso è necessitato (es. strada a fondo cieco).

Misure Pre e Post:
Obbligo di documentare i centimetri esatti prima e dopo l'intervento.

Valutazione Alternative:
La polizia locale o il tecnico deve inserire la dicitura sulla richiesta di verifica per ricollocare gli stalli in aree adiacenti.

Scomputo Elementi:
Menzionare esplicitamente l'esclusione della cunetta/zanella dallo spazio utile.



Le Tre Regole d'Oro per la Viabilità



Nessuna Deroga Generalizzata.

Istituire una Zona 30 non equivale a sospendere l'applicazione degli standard minimi di sicurezza stradale.

L'Impossibilità non giustifica il Restringimento.

Non poter sanare una criticità strutturale preesistente non fornisce l'alibi per aggravarla.

La Tutela richiede Visione Globale.

I pedoni si proteggono progettando la strada nella sua interezza, senza barattare gli spazi vitali della carreggiata per qualche stallo di sosta.