

**UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI NAPOLI
FEDERICO II**



*Scuola Politecnica e delle Scienze di Base
Dipartimento di Ingegneria Civile, Edile ed Ambientale*

**CORSO DI LAUREA MAGISTRALE IN
INGEGNERIA
PER L'AMBIENTE E IL TERRITORIO**

TESI DI LAUREA

**CRITERI DI PERIMETRAZIONE DEI CENTRI ABITATI AI
SENSI DEL CODICE DELLA STRADA**

RELATORE

Ch. mo Prof. Ing. Gianluca Dell'Acqua

CANDIDATA

Elvira Inverso matr. M67/370

CORRELATRICI:

Ing. Manuela Modesti

Arch. Venere De Martino

Anno Accademico 2017/2018

ABSTRACT

Nel Codice della Strada (Art. 3 comma 8) il centro abitato è definito come “insieme degli edifici, delimitato lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine. Per insieme di edifici si intende un raggruppamento continuo, ancorché intervallato da strade, piazze, giardini o simili, costituito da non meno di venticinque fabbricati e da aree di uso pubblico con accessi veicolari o pedonali sulla strada”.

La perimetrazione dei centri abitati è finalizzata all'imposizione del limite di velocità (50 km/h) generalizzato sulle strade urbane al fine di ridurre il numero e la severità degli incidenti.

La legislazione relativa alla delimitazione dei centri abitati è stata introdotta in Italia con il R.D. 12/2/1911 n. 297 con il quale si dispone che i regolamenti edilizi comunali devono contenere «la determinazione del perimetro dell'abitato cui si debbono intendere circoscritte le previsioni dei regolamenti stessi» (comma 2 dell'art. 111). I Comuni, però, vengono di fatto invitati a redigere la delimitazione dei centri abitati soltanto con la prima legge Urbanistica italiana approvata nel 1942 (n. 1150 del 17 agosto 1942)

Un approccio decisamente più rigoroso al problema si è avuto con l'entrata in vigore del nuovo Codice della Strada (DPR n. 393 del 15 Giugno 1959), con il relativo regolamento di esecuzione (DPR n.420 del 30 Giugno 1959) e con la Circolare Ministero Lavori Pubblici d.d. 29.12.1997 n. 6709. L'art. 4 del nuovo codice della strada, introduce l'obbligo per tutti i comuni di procedere alla delimitazione del centro abitato, con delibera della Giunta municipale supportata da idonea cartografia, il provvedimento doveva essere adottato entro il 30 giugno 1993. Con la stessa deliberazione le Giunte dei Comuni con popolazione residente superiore a diecimila abitanti avrebbero dovuto classificare come "strade comunali" i tronchi delle strade statali, regionali o provinciali di attraversano dei centri abitati (art. 4, comma 4, del regolamento di attuazione). Di fatto la delimitazione del centro abitato (art.5, comma 3, regolamento di attuazione), individua l'ambito territoriale in cui è necessaria, da parte dell'utente della strada, una particolare cautela nella guida.

La metodologia di perimetrazione prevista dal Codice della Strada si basata su tre criteri:

- 1° CRITERIO: all'interno del Centro Abitato sono presi in considerazione ed inseriti “gruppi di edifici in numero non minore a 25 unità, qualora fossero collegati ad altri nuclei mediante piazze, giardini ed altre aree ad uso pubblico con esclusione quindi di terreni agricoli, aree fabbricabili, ecc.”
- 2° CRITERIO: conformemente alle istruzioni ISTAT, la distanza massima tra due edifici o gruppi di edifici, affinché possano costituire un unico Centro Abitato, è fissata

in ml 70;

- 3° CRITERIO: CENTRI ABITATI CONTIGUI:

- a) Nel caso in cui i due insediamenti ricadano nell'ambito di comuni diversi si provvede a delimitazioni separate, anche se contigue;
- b) Nel caso di due centri abitati contigui che ricadono nello stesso comune, occorre istituire un unico centro abitato;
- c) Nel caso in cui l'intervallo tra due contigui insediamenti abitativi, aventi ciascuno le caratteristiche di centro abitato, risulti talmente ridotto da comportare per l'automobilista repentini e pericolosi cambiamenti di condotta al volante sicuri si provvede alla delimitazione di un unico centro abitato.

Nella Tesi si propone l'analisi dello stato e delle modalità di attuazione dei criteri di perimetrazione nei Comuni della Provincia di Salerno. Ad un inquadramento generale del tema ha fatto seguito la verifica dell'applicazione dei suddetti criteri nelle delimitazioni effettuate dai Comuni della provincia di Salerno e contenute nei Piani Urbanistici Comunali.

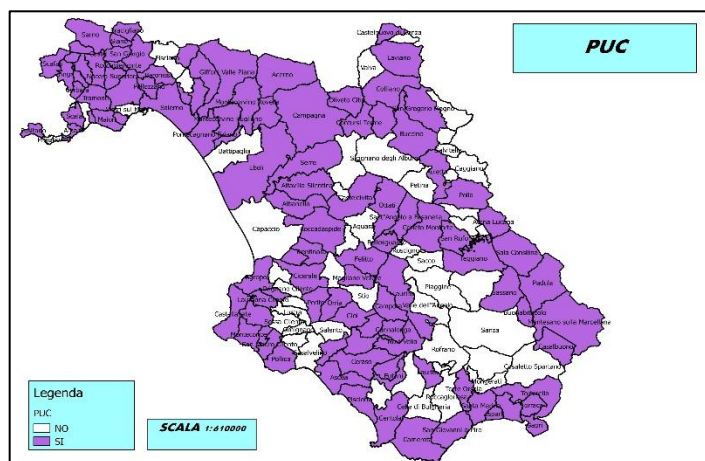


Fig. 1. Comuni con e senza PUC

Dei 158 Comuni della Provincia di Salerno, soltanto 59 hanno provveduto ad effettuare la perimetrazione. Dai casi analizzati si deduce che le delimitazioni effettuate non sono conformi ai suddetti criteri. In tutti i perimetri dei centri analizzati, infatti, ad eccezione di Pontecagnano Faiano, Auletta e Conca dei Marini, vengono inglobate aree agricole e/o fabbricabili, in contrasto con l'Art. 5, comma 4 del regolamento del Codice della Strada (1° Criterio). In alcuni casi, sono stati delimitati gruppi di edifici in numero inferiore a 25 unità in difformità con l'Art. 3 comma 8 del CDS (1° Criterio). Si è osservato, inoltre, che sono stati inseriti nel perimetro edifici con interdistanze superiori a 70 m (2° Criterio), che sono invece “case sparse” che non devono essere inserite nella perimetrazione.

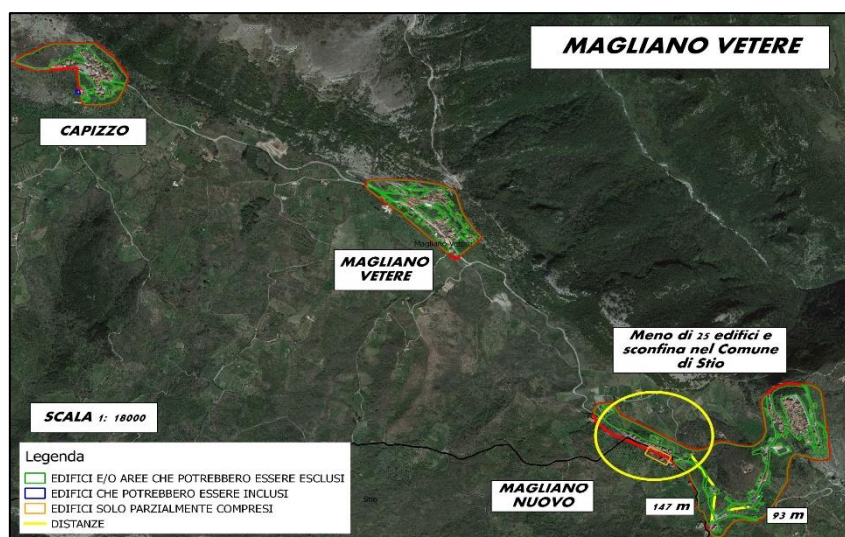


Fig. 2. Perimetrazione del comune di Magliano Vetere non conforme con il 1° e 2° Criterio

All'esterno della perimetrazione dei centri abitati sono stati rilevati agglomerati urbani di notevole consistenza (numero di fabbricati maggiore di 25 unità) sulle cui strade deve essere imposto il limite di velocità di 50Km/h (esempio: perimetro colore blu in Fig. 3).



Fig. 3. Perimetrazione del Comune di Bellizzi.

Si evidenziano alcuni casi particolari nei quali l'applicazione del 2° Criterio ha condotto alla definizione un perimetro più ampio (colore blu in Fig.4) rispetto a quello definito nei PUC (colore rosso in Fig. 4).

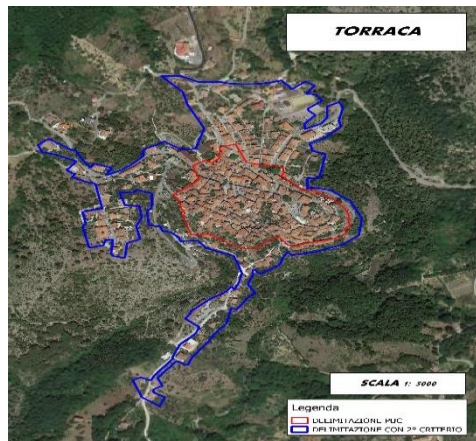


Fig. 4. Caso Particolare. Delimitazione più ampia rispetto a quella definita nel PUC

Nell'area oggetto di studio sono stati individuati sei centri abitati contigui che ricadono in comuni diversi (3° Criterio, Tipo a – Fig. 5):

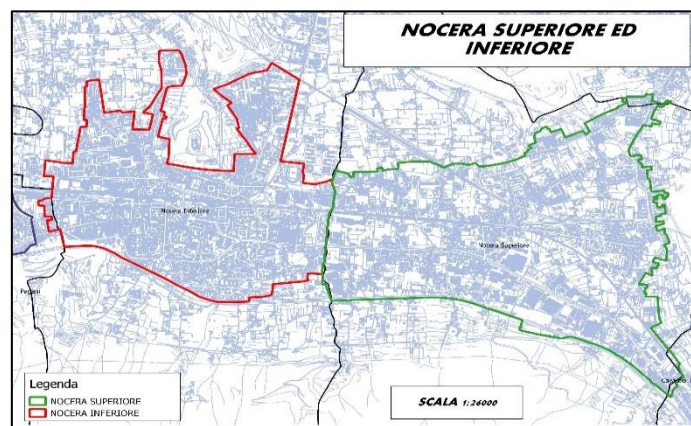


Fig. 5. Centri abitati contigui che ricadono in comuni diversi

e sei in cui l'intervallo risulta talmente ridotto da comportare per l'automobilista repentini e pericolosi cambiamenti di condotta al volante (3° Criterio, Tipo c – Fig. 6)

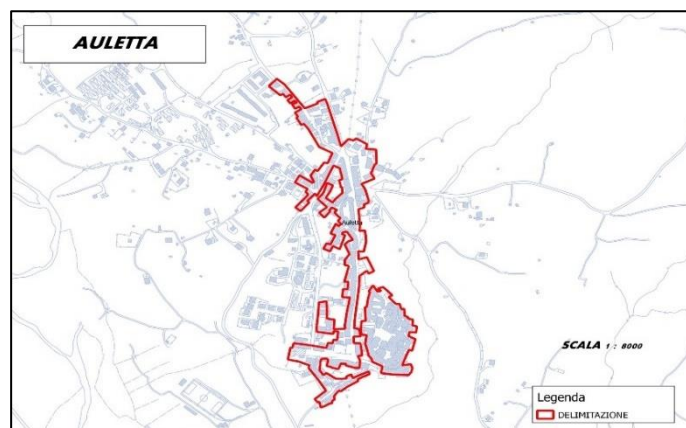


Fig. 6. Centri abitati contigui in cui l'intervallo è ridotto

L'ingresso al centro abitato è segnalato dalle porte di accesso. Esse rappresentano dei cambiamenti fisici e superficiali delle strade in avvicinamento ad un centro abitato. Sono

realizzati mediante trattamenti superficiali, consistenti nel cambio di materiali per la pavimentazione o uso di colori differenti, piantumazioni, illuminazione ed altri arredi urbani, per invitare gli utenti a moderare la velocità. Un esempio è la porta di accesso di Giffoni Sei Casali (Figura 7) caratterizzata da:

- Rallentatori sonori di plastica elastica;
- Denti del drago in plastica elastica arrotolata;
- Strisce orizzontali in plastica termosaldata contenente microsfere di vetro;
- Asfalto Antiscivolo;

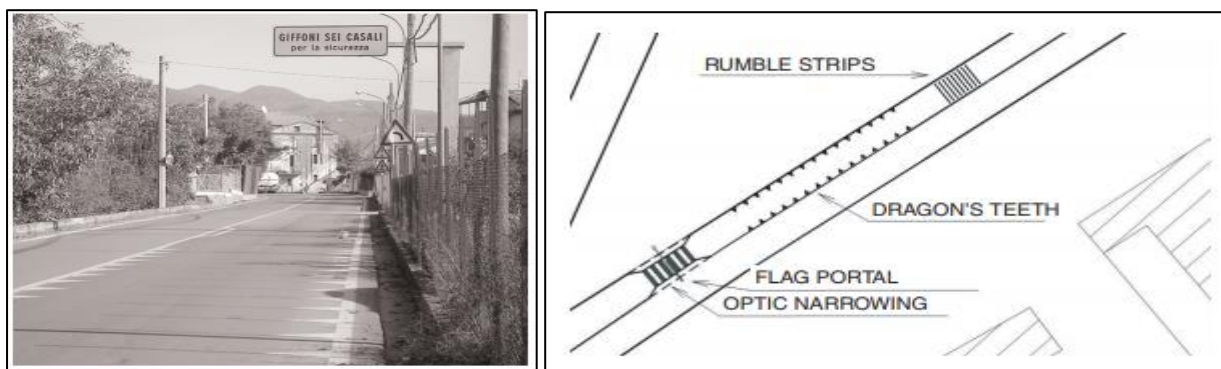


Fig. 7. Porta di accesso: Giffoni Sei Casali

Tutte le strade situate all'interno dei centri abitati relative a comuni con più di 10.000 abitanti ed indipendentemente da chi ne sia proprietario, sono considerate a tutti gli effetti comunali. All'interno di un centro abitato, le strade statali/regionali/provinciali urbane sono considerate effettivamente statali/regionali/provinciali (tratti interni di esse) per centri abitati con popolazione ≤ 10000 abitanti. In questo caso alla gestione ed alla manutenzione del piano viabile dei tratti provvederà l'ente proprietario (ANAS/Regione/Provincia) mentre il Comune, in relazione a quanto disposto dall'art. 4 della Legge N°59 del 7 febbraio 1961, assumerà a suo carico la gestione e la manutenzione dei marciapiedi, delle banchine rialzate, delle cunette, fossi, scarpate stradali e relative opere d'arte nonché l'apposizione e manutenzione delle barriere di sicurezza (Fig. 8)

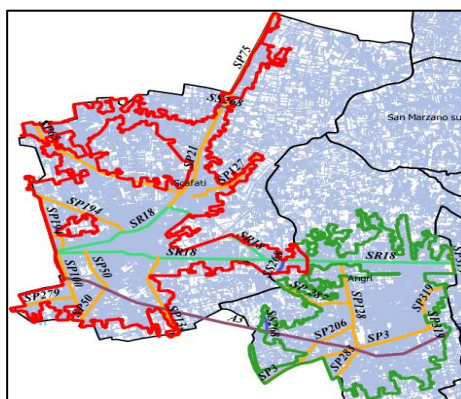


Fig. 8. Strade da declassificare

Dall'elaborazione dei dati istat sugli incidenti relativi agli anni 2016 – 2015 – 2014 si evince che il maggior numero di incidenti si registra, proprio, all'interno dei centri abitati ed in particolare sulle strade urbane. (Figure 9)

ANNO	NEL CENTRO ABITATO	FUORI DAL CENTRO ABITATO	INCIDENTI TOTALI
2016	902	572	1474
2015	733	465	1198
2014	895	449	1344

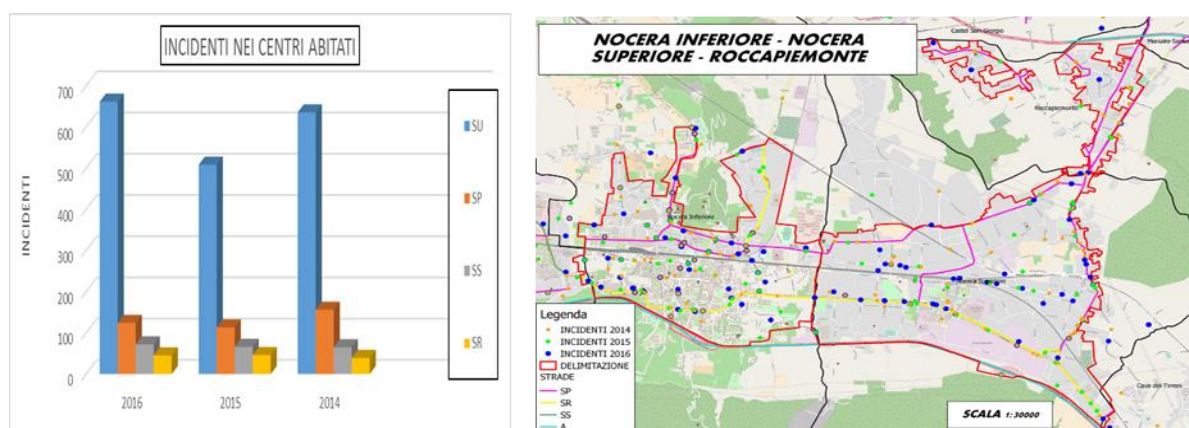


Fig. 9. Numero incidenti e localizzazione

Ad oggi, dalle analisi condotte, si evince che la maggior parte dei Comuni non ha provveduto ad assolvere il suddetto obbligo. La mancata delimitazione del centro abitato non solo espone gli utenti a rischi rilevanti in termini di sicurezza ma può, inoltre, configurarsi l'illegittimità dei provvedimenti di disciplina della circolazione disposti all'interno degli stessi centri. La legislazione sulle delimitazioni deve essere perfezionata uniformandola agli standard degli altri paesi UE ampliando le dimensioni delle aree perimetrate, si ravvisa poi la necessità di segnalare opportunamente l'ingresso nei centri abitati con speciali interventi di traffic calming (porte di accesso), inoltre con riferimento alle soluzioni di continuità talvolta presenti nei territori comunali e definendo le modalità in cui devono essere trattate le interferenze della viabilità con fiumi, ferrovie (passaggi a livello). Si ritiene necessario che le suddette aree siano incluse nelle perimetrazioni se il numero di edifici posti ai loro confini risulta superiore a 25 unità (in accordo con quanto stabilito dal 1° Criterio). Infine si ravvisa la necessità di individuare un ente sovraordinato cui affidare il controllo delle prescrizioni di cui all'art. 4 del Codice della Strada.