

CENTRI ABITATI AI SENSI DELL'ART. 4 DEL CODICE DELLA STRADA

Guida all'iter di adozione dei centri abitati

I centri abitati sono istituiti dai Comuni ed hanno il principale valore prescrittivo di limitare la velocità a 50 km/h, segnalando, di fatto, uno spazio dove gli utenti dei veicoli a motore devono assumere un comportamento prudente e convivere con una complessa mobilità ad elevata presenza di pedoni e utenti deboli in genere.

La delimitazione dei centri abitati è un obbligo per i comuni, e deve essere istituita con un preciso "protocollo" di atti puntualmente previsti dal Codice della Strada e da Circolari e Direttive Ministeriali.

Nel caso in cui il centro abitato racchiuda strade di proprietà di altri Enti l'iter di istituzione del centro abitato deve essere completato con opportuni atti indispensabili.

DELIMITARE I CENTRI ABITATI

I centri abitati devono essere individuati con un attento "studio tecnico sul posto" del corretto posizionamento di "inizio e fine" che deve corrispondere alla "consistenza quantitativa di edifici", alla "continuità degli edifici" ed al reale "effetto e dinamiche urbane". Le attività da porre in atto sono:

1. individuare con attenti sopralluoghi il perimetro di uno o più centri abitati all'interno del proprio territorio comunale che interessano aree con "...non meno di venticinque fabbricati e aree di uso pubblico con accessi veicolari o pedonali sulla strada"¹;
2. nel delimitare i centri abitati, ricordarsi che i fabbricati continui "...debbono essere in stretta relazione tra di loro e non costituire episodi edilizi isolati; i fabbricati quindi possono essere intervallati solo da strade, piazze, giardini o simili ed aree di uso pubblico, con esclusione quindi di terreni agricoli, aree fabbricabili, ecc."².
3. è obbligatorio individuare il centro abitato con:
 - a. "...idonea cartografia nella quale sono evidenziati i confini sulle strade di accesso"³ da allegare alla deliberazione della Giunta Comunale;
 - b. nella deliberazione della Giunta Comunale devono essere specificate le progressive chilometriche, di inizio e fine, delle strade in accesso a ciascun centro abitato. Alla deliberazione sarà allegata idonea cartografia, aggiornata alla situazione attuale e recante in modo chiaro e leggibile: i fabbricati, esistenti o in costruzione, le aree di uso pubblico, le strade, le piazze, i giardini o simili, ubicati lungo le strade di accesso, nonché le progressive chilometriche di inizio e fine delle medesime⁴. Lo staff del Servizio Monitoraggio e Sicurezza Stradale è a disposizione per la preliminare determinazione delle progressive chilometriche sulle strade provinciali.

¹ Art. 3, punto 8 del Codice della Strada

² Punto 1 della Circolare Ministero LL.PP. n. 6709 del 29 dicembre 1997 – G.U. n. 38 del 16 febbraio 1998

³ Art. 4, comma 2 del Codice della Strada

⁴ Punto 2 della Circolare Ministero LL.PP. n. 6709 del 29 dicembre 1997 – G.U. n. 38 del 16 febbraio 1998

APPROVARE LA DELIMITAZIONE DEL CENTRO ABITATO

Al termine dello studio tecnico, il comune provvede all'adozione del centro abitato mediante deliberazione della Giunta, a cui segue il rapporto istituzionale con gli altri Enti proprietari delle strade non comunali, le cui strade sono incluse nel perimetro del centro abitato (strade statali, strade provinciali). Gli atti da porre in atto sono:

4. predisposizione della deliberazione della Giunta Comunale che approva il perimetro di uno o più centri abitati del proprio territorio ("...il Comune provvede con deliberazione della giunta alla delimitazione del centro abitato"⁵). Il Servizio Monitoraggio e Sicurezza stradale mette a disposizione, nel sito della Città Metropolitana – Sicurezza Stradale – Centri Abitati, i modelli delle deliberazioni della Giunta nei casi di Comuni inferiori o superiori a 10.000 abitanti;
5. la deliberazione di delimitazione del centro abitato è pubblicata all'Albo Pretorio del Comune per trenta giorni consecutivi⁶.

RAPPORTI CON GLI ALTRI ENTI

Nei casi in cui la delimitazione del centro abitato interessi strade di proprietà della Città Metropolitana di Torino o altri Enti, il rapporto con tali enti è la fase più delicata dell'atto di approvazione dei centri abitati, che, invece, a volte non è conclusa da parte del Comune che ha avviato il "procedimento".

Infatti, il procedimento che ha inizio con l'approvazione del centro abitato da parte della Giunta Comunale, deve sempre terminare con un atto formale tra il Comune e gli enti proprietari delle strade, sia quando il centro abitato ha più di diecimila abitanti (verbale di consegna della strada al comune - nuovo proprietario), sia quando la strada urbana rimane di proprietà dell'ente originario per i centri abitati con meno di diecimila abitanti (verbale di constatazione dei limiti del centro abitato).

Nel sito della Città Metropolitana di Torino – Sicurezza Stradale – Centri Abitati, è reperibile un facsimile di verbale di constatazione dei limiti del centro abitato.

Questi gli atti e i tempi da seguire:

6. prima di pubblicare la deliberazione della Giunta Comunale sui centri abitati nell'Albo Pretorio, informare formalmente gli enti proprietari di strade interne al perimetro del centro abitato: *"...nei casi in cui la delimitazione del centro abitato interessi strade non comunali, la deliberazione della giunta municipale, prevista dall'articolo 4, comma 1, del codice, con la relativa cartografia allegata, è inviata all'ente proprietario della strada interessata, prima della pubblicazione all'albo pretorio indicando la data di inizio di quest'ultima. Entro il termine di pubblicazione l'ente stesso può inviare al comune osservazioni o proposte in merito. Su esse si esprime definitivamente la giunta municipale con deliberazione che è pubblicata all'albo pretorio per dieci giorni consecutivi e comunicata all'ente interessato entro questo stesso termine. Contro tale provvedimento è ammesso ricorso ai sensi dell'articolo 37, comma 3, del codice"*.⁷ (art. 5, comma 7, del regolamento CdS);
7. gli enti proprietari delle strade possono presentare "opposizione" all'atto comunale rivolgendosi al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti: *"...Contro i provvedimenti e le ordinanze che dispongono o autorizzano la collocazione della segnaletica è ammesso*

⁵ Art. 4, comma 1 del Codice della Strada

⁶ Art. 4, comma 2 del Codice della Strada

⁷ Art. 5, comma 7 del Regolamento del Codice della Strada

*ricorso entro sessanta giorni e con le formalità stabilite nel regolamento, al Ministero della infrastrutture e dei trasporti che decide in merito*⁸.

8. per centri abitati con popolazione superiore ai 10.000 abitanti, il rapporto con il “vecchio” ente proprietario della strada diventata comunale con la delibera di giunta del centro abitato, si deve concludere con “...la consegna all'ente nuovo proprietario della strada è oggetto di apposito verbale da redigersi in tempo utile per il rispetto dei termini previsti dal comma 7 dell'articolo 2 ed entro sessanta giorni dalla delibera della giunta municipale per i tratti di strade interni ai centri abitati con popolazione superiore a diecimila abitanti”⁹.
9. invece, per centri abitati con popolazione inferiore ai 10.000 abitanti, il rapporto con l'ente proprietario della strada, si deve concludere con “...un verbale di constatazione dei limiti del centro abitato, in analogia al verbale di consegna della strada previsto dall'art. 4, comma 6, del regolamento di attuazione del nuovo codice della strada”...che... “sarà comunque redatto anche per i tratti di strade statali, regionali o provinciali, attraversanti centri abitati, con popolazione inferiore a diecimila abitanti, al fine di disciplinare i rapporti tra ente proprietario della strada e comune”¹⁰;
10. in ultimo ricordiamo che “...i tratti di strade statali, regionali o provinciali, che attraversano i centri abitati con popolazione superiore a diecimila abitanti, individuati a seguito della delimitazione del centro abitato prevista dall'articolo 4 del codice, sono classificati quali strade comunali con la stessa deliberazione della giunta municipale con la quale si procede alla delimitazione medesima”¹¹.

Seguendo queste procedure e, in particolare, la “chiusura” formale del rapporto con gli enti proprietari delle strade, si conclude l'iter di approvazione e istituzione della delimitazione del centro abitato.

CASI PARTICOLARI

Centri abitati contigui

Nel **caso di due centri abitati contigui**, occorre istituire un unico centro abitato (segnale a fondo bianco), e segnalare l'altra area urbana con il segnale di località¹². Nel caso in cui l'intervallo tra due contigui insediamenti abitativi, aventi ciascuno le caratteristiche di centro abitato, risulti, anche in relazione all'andamento plani altimetrico della strada, insufficiente per un duplice cambiamento di comportamento da parte dell'utente della strada, si provvede alla **delimitazione di un unico centro abitato, individuando ciascun insediamento abitativo con il segnale di località**. Nel caso in cui i due insediamenti ricadano nell'ambito di comuni diversi si provvede a delimitazioni separate, anche se contigue, apponendo sulla stessa sezione stradale il segnale di fine del primo centro abitato e di inizio del successivo centro abitato .

Effettiva consistenza del centro abitato

Il caso del centro abitato **segnalato con ampio anticipo** rispetto all'effettiva presenza di edifici continui, è molto diffuso. In diversi comuni si rileva che il segnale di centro abitato è anticipato a diverse centinaia di metri dal primo edificio oppure in corrispondenza di un edificio isolato a sua volta distante diverse centinaia di metri dal reale centro abitato. Questa scelta sono irregolari come indicato dalla sollecitazione del Ministero.

⁸ Art. 37, comma 3 del Codice della Strada

⁹ Art. 4, comma 6 del Regolamento del Codice della Strada

¹⁰ punto 4 della Circolare N. 6709 del 29 dicembre 1997, su G.U. N. 38 Del 16/02/1998

¹¹ art. 4, comma 4 del regolamento del Codice della Strada

¹² art. 5, comma 4 del regolamento del Codice della Strada

Infatti gli edifici "...debbono essere in stretta relazione tra di loro e non costituire episodi edilizi isolati; i fabbricati quindi possono essere intervallati solo da: "strade, piazze, giardini o simili, ed aree di uso pubblico" con esclusione quindi di terreni agricoli, aree fabbricabili, ecc."¹³.

Ancora la Direttiva ricorda che "...a tale proposito **non appare condivisibile** l'atteggiamento di alcuni Comuni di delimitare il centro abitato, ai fini dell'applicazione delle norme del Codice, **non in relazione all'insieme continuo di edifici che lo costituisce, ma sovente in posizione largamente anticipata in corrispondenza, ad esempio, di case sparse, se non addirittura all'inizio del territorio comunale**, senza alcun vantaggio per gli utenti della strada e della sicurezza più in generale"¹⁴.

Inoltre gli **edifici interni al centro abitato devono essere reali o in fase di costruzione**, e non quelli previsti dagli strumenti urbanistici, come indicato nella circolare ministeriale "...la delimitazione del centro abitato deve essere effettuata in funzione della **situazione edificatoria esistente o in costruzione**, e non di quella ipotizzata dagli strumenti urbanistici, tenendo presente che il numero di almeno venticinque fabbricati, con accesso veicolare o pedonale diretto sulla strada, previsti dall'art. 3, comma 1, punto 8, del codice della strada, è comunque subordinato alla caratteristica principale di "raggruppamento continuo"¹⁵.

La **collocazione dei segnali di inizio e fine centro abitato deve essere molto precisa e puntuale**. Ad esempio, nel caso sia opportuno anticipare il segnale per problemi di avvistamento, questa scelta deve essere formalizzata nella delibera di giunta¹⁶, infatti **"...i segnali di inizio e fine centro abitato sono collocati esattamente sul punto di delimitazione del centro abitato indicato sulla cartografia allegata alla deliberazione della giunta municipale** ed individuato, in corrispondenza di ciascuna strada di accesso al centro stesso, in modo tale da permettere il rispetto degli spazi di avvistamento previsti dall'articolo 79, comma 1. **Ove si renda necessario per garantire gli spazi di avvistamento, è ammesso lo slittamento, verso l'esterno del centro abitato, del segnale di fine centro abitato, riportando tale diversa collocazione sulla cartografia**. In tal caso, la diversa collocazione del segnale di fine centro abitato rispetto al punto di delimitazione dello stesso ha valenza per le norme di comportamento da parte dell'utente della strada, ma non per le competenze degli enti proprietari della strada".

Per quanto riguarda l'uso del bilinguismo o del dialetto nella segnaletica stradale, si rimanda alla II° DIRETTIVA SULLA CORRETTA ED UNIFORME APPLICAZIONE DELLE NORME DEL CODICE DELLA STRADA IN MATERIA DI SEGNALETICA E CRITERI PER L'INSTALLAZIONE E LA MANUTENZIONE del Ministero dei Trasporti (Prot. n. 777 del 27/04/2006).

Strade che rimangono extraurbane anche se interne al centro abitato

Non rientrano nel perimetro dei centri abitati le strade che normalmente hanno la struttura e funzione che, per semplicità espositiva, identifichiamo come autostrade, tangenziali, superstrade prive di attraversamento a raso, come indicato dalla circolare ministeriale "...i tratti di strade che si trovano all'interno dei centri abitati, come definiti dall'art. 3, comma 1, punto 8, del nuovo codice della strada aventi origine e/o destinazione all'esterno degli stessi centri, e che posseggono le seguenti caratteristiche:

- sono prive di intersezioni a raso;
- sono prive di accessi privati;
- siano dotate di passaggi pedonali protetti o, in mancanza di tali elementi, sono vietate alla circolazione dei pedoni;

¹³ punto 1, secondo capoverso, della circolare del ministero LL.PP., n. 6709 del 29/12/1997 - G.U. n. 38 del 16/02/1998

¹⁴ punto 2..2.. della Direttiva Ministeriale del 24/ottobre/2000: "Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del codice della strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione

¹⁵ punto 1 della circolare del ministero ll.pp., n. 6709 del 29/12/1997 - G.U. n. 38 del 16/02/1998

¹⁶ dall'art. 5, comma 5 del regolamento del Codice della Strada

non costituiscono attraversamenti di centro abitato ai sensi dell'art. 2, comma 7 del nuovo codice della strada e pertanto conservano la classificazione di strada extraurbana. **In tali circostanze il centro abitato ha inizio in corrispondenza dell'immissione degli svincoli sulla viabilità urbana**¹⁷.

Tempi di installazione del segnale di centro abitato

Per gli utenti della strada, il provvedimento diventa operativo con l'effettiva installazione dei segnali stradali di "inizio e fine centro abitato" in tutte le strade di "accesso e uscita" dallo stesso centro abitato (rispettando la puntuale indicazione della cartografia allegata alla delibera di giunta).

L'installazione della segnaletica deve seguire la stessa procedura di un'ordinanza.

L'installazione dei segnali deve essere pressoché contemporanea alla delibera di giunta perché la stessa deliberazione individua un'area che necessita di importanti nuove regole di circolazione e comportamento (soprattutto il limite di 50 km/ora), che gli utenti devono rispettare perché sussistono condizioni particolari di mobilità e sicurezza che, se disattese per mancanza di segnali, possono determinare situazioni di pericolo (ad esempio, le strade senza segnale di centro abitato sarebbero extraurbane e, quindi, con il limite di velocità normalmente di 90 km/ora).

La data di installazione dei segnali di "inizio e fine centro abitato" deve coincidere con la data di esecutività della delibera di giunta, che si consiglia di rendere immediatamente esecutiva. Si consiglia, inoltre, che la data di installazione dei segnali sia riportata in apposito verbale dei lavori redatto dal reparto segnaletica.

Infine l'eventuale modifica della perimetrazione del centro abitato conseguente alle osservazioni degli altri enti proprietari della strada, e l'installazione in una nuova posizione dei segnali di inizio e fine centro abitato, deve avvenire sempre in concomitanza con la delibera di giunta che approva le osservazioni e il diverso posizionamento dell'inizio e fine del centro abitato.

Il segnale di **INIZIO CENTRO ABITATO (fig. II.273)** ha valore anche per segnalare per i centri abitati il limite di velocità e il divieto dei segnali acustici, di cui rispettivamente agli articoli 142, comma 1, e 156, comma 3 del codice. Sono errati tutti i segnali di inizio centro abitato che riportano nella parte sottostante altre iscrizioni¹⁸, o i segnali di limite dei 50 km/ora e di divieto di segnalazioni acustiche: **quest'ultimi segnali/comportamento sono già compresi nelle disposizioni dello stesso segnale di inizio centro abitato**¹⁹: pertanto non è necessario aggiungere i due segnali di prescrizione di LIMITE DI VELOCITÀ e di DIVIETO DI SEGNALAZIONI ACUSTICHE.

Eventuali altre prescrizioni valide per l'intero centro abitato possono essere rese note con il corrispondente segnale installato in abbinamento a quello di INIZIO CENTRO ABITATO.

Non è consentito aggiungere al nome della località altre iscrizioni, né porre sotto il segnale altre scritte sia pure con pannello aggiuntivo. I segnali non conformi devono essere riportati nella norma a cura di chi li ha posti in opera.

¹⁷ (punto 6 della circolare del ministero LL.PP., n. 6709 del 29/12/1997 - G.U. n. 38 del 16/02/1998

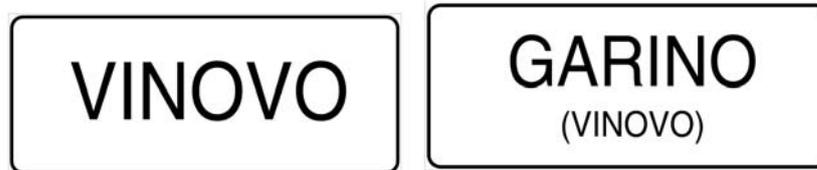
¹⁸ art. 131, comma 8 del regolamento del Codice della Strada

¹⁹ art. 131, comma 4 del regolamento del Codice della Strada

Cartelli di inizio e fine centro abitato

Prescrizioni :

- ✓ Installazione laterale: altezza cm 70/120 e lunghezza variabile in rapporto al nome della località;
- ✓ Installazione al di sopra della carreggiata: altezza cm 90/160 e lunghezza variabile in rapporto al nome della località con un massimo di cm 350;
- ✓ I nomi di località devono essere riportati per intero e senza abbreviazioni;
- ✓ quando la località ha nome composto, l'iscrizione può essere riportata su due righe;
- ✓ quando si tratta di frazione di un comune, il nome di quest'ultimo, può figurare, tra parentesi ed in carattere ridotto, al di sotto del nome della località segnalata.



SEGNALE DI INIZIO CENTRO ABITATO (fig.II.273 art. 131 DPR 495/1992)
Segnale fondo bianco scritte nere (in cartografia indicati rispettivamente con i nn. 1 e 2)



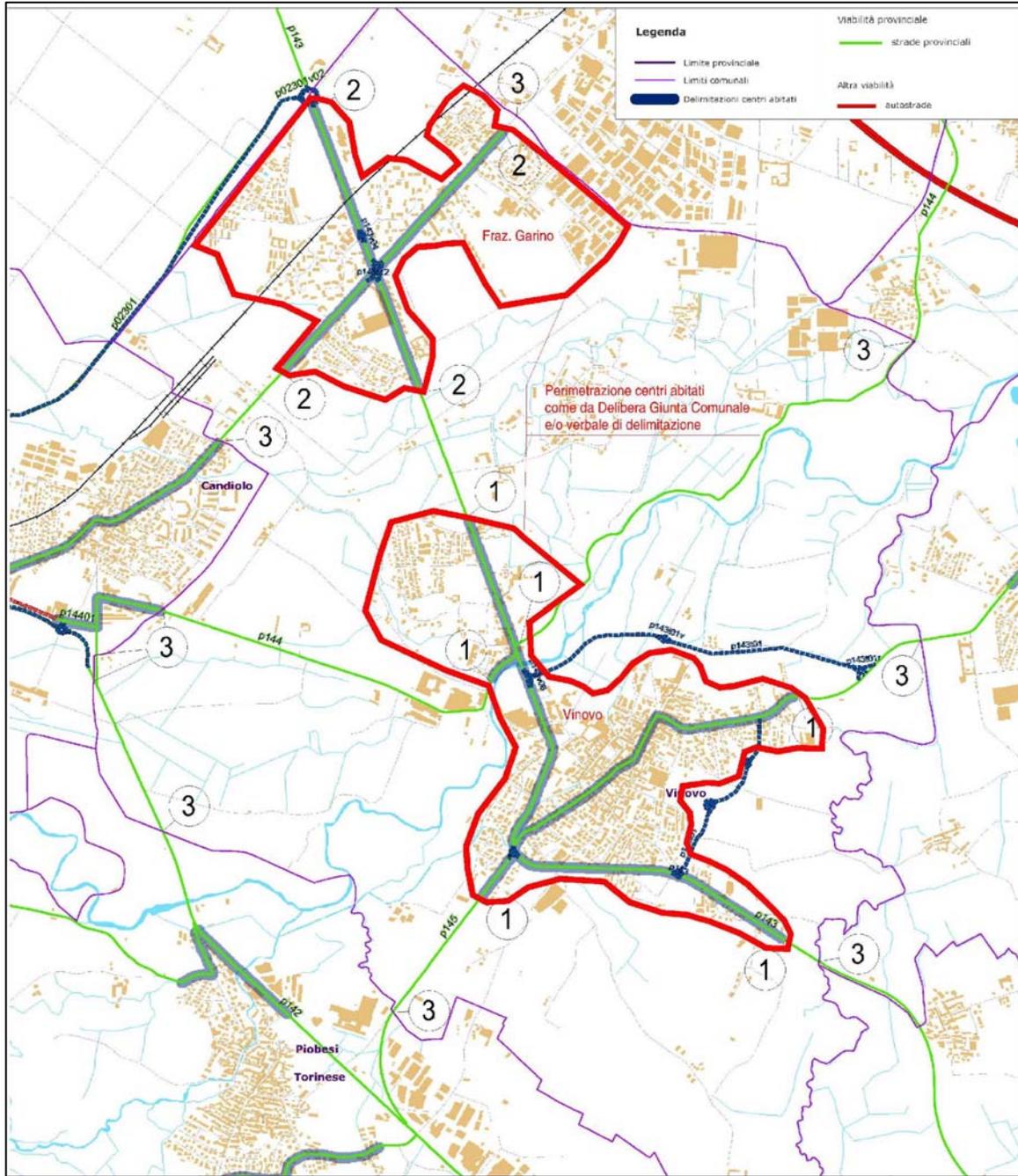
SEGNALE DI FINE CENTRO ABITATO (Figura II 274 art. 131 Regolamento)
(in cartografia indicati rispettivamente con i nn. 1 e 2)

Cartelli di inizio e fine territorio (prescrizioni come cartelli inizio e fine centro abitato):



SEGNALE DI INIZIO E FINE TERRITORIO COMUNALE (art. 134 Regolamento)
Segnale fondo marrone scritte bianche (in cartografia indicato con il n.3)

Esempio di apposizione dei segnali di inizio e fine centro abitato (capoluogo e frazione) e di inizio e fine territorio



Esempi di come NON installare i cartelli di inizio e fine centro abitato

Si è rilevata, invece, la tendenza di taluni Comuni a considerare la circolazione nel proprio centro abitato come un caso speciale a cui far fronte con l'impiego di segnali stradali particolari, realizzati all'occorrenza e con propri autonomi significati. Siffatte situazioni hanno dato luogo ad una variegata casistica di pannelli integrativi, di lunghe iscrizioni accessorie, di deroghe ingiustificate o irregolari in quanto riferite a particolari utenti senza alcun fondato motivo.

L'impiego di segnali in numero superiore a quello necessario è da evitare, non solo perché costituisce un maggior onere per apporli e mantenerli, ma anche perché tende a sminuirne l'efficacia od il valore cogente. Ciò si verifica specialmente quando si tratta di segnali di pericolo e di prescrizione.

Si rammenta inoltre che sono vietate aggiunte di qualsiasi natura al segnale di inizio centro abitato, quali quelle di comune denuclearizzato, gemellaggi con altre località, appartenenza a comunità particolari, ed altre indicazioni quali città del vino o similari, ecc.



NORMATIVA

Nel seguito sono raccolte le principali norme (codice della strada e regolamento) e indicazioni del ministero (circolare del 1997, direttive del 2000 e del 2006), su come procedere per delimitare e istituire i centri abitati, e sui rapporti e procedure con gli altri enti proprietari delle strade ricomprese nei centri abitati, indispensabili per completare formalmente l'iter di attuazione dei centri abitati.

Codice della Strada (DLgs 30 aprile 1992, n. 285)

Art. 2 - Definizione e classificazione delle strade.

2. Le strade sono classificate, riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nei seguenti tipi:

- A - Autostrade;
- B - Strade extraurbane principali;
- C - Strade extraurbane secondarie;
- D - Strade urbane di scorrimento;
- E - Strade urbane di quartiere;
- F - Strade locali;
- F-bis. Itinerari ciclopeditoni.

...

7. Le strade urbane di cui al comma 2, lettere D, E e F, sono sempre comunali quando siano situate nell'interno dei centri abitati, eccettuati i tratti interni di strade statali, regionali o provinciali che attraversano centri abitati con popolazione non superiore a diecimila abitanti.

Art. 3 - Definizioni stradali e di traffico.

...8) CENTRO ABITATO: insieme di 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.

Art. 4 - Delimitazione del centro abitato:

1. Ai fini dell'attuazione della disciplina della circolazione stradale, il comune, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente codice, provvede con deliberazione della giunta alla delimitazione del centro abitato.
2. La deliberazione di delimitazione del centro abitato come definito dall'art. 3 è pubblicata all'albo pretorio per trenta giorni consecutivi; ad essa **viene allegata idonea cartografia nella quale sono evidenziati i confini sulle strade di accesso.**

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;
 - c) al comune, sulle strade private aperte all'uso pubblico e sulle strade locali;
 - d) nei tratti di strade non di proprietà del comune all'interno dei centri abitati con popolazione inferiore ai diecimila abitanti, agli enti proprietari delle singole strade limitatamente ai segnali concernenti le caratteristiche strutturali o geometriche della strada. La rimanente segnaletica è di competenza del comune.
2. Gli enti di cui al comma 1 autorizzano la collocazione di segnali che indicano posti di servizio stradali, esclusi i segnali di avvio ai posti di pronto soccorso che fanno carico agli enti stessi. L'apposizione e la manutenzione di detti segnali fanno carico agli esercenti.
- 2-bis. Gli enti di cui al comma 1 possono utilizzare, nei segnali di **localizzazione territoriale** del confine del comune, lingue regionali o idiomi locali presenti nella zona di riferimento, in aggiunta alla denominazione nella lingua italiana²⁰.
3. Contro i provvedimenti e le ordinanze che dispongono o autorizzano la collocazione della segnaletica è ammesso ricorso, entro sessanta giorni e con le formalità stabilite nel regolamento, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che decide in merito.

²⁰ Comma inserito dalla legge n. 214 del 1° agosto 2003, di conv. del decreto-legge n. 151/2003.

Regolamento di esecuzione del codice della strada (DPR 16 dicembre 1992, n. 495)

Art. 4. - Passaggi di proprietà fra enti proprietari delle strade

4. I tratti di strade statali, regionali o provinciali, che attraversano i centri abitati con popolazione **superiore a diecimila abitanti**, individuati a seguito della delimitazione del centro abitato prevista dall'articolo 4 del codice, **sono classificati quali strade comunali con la stessa deliberazione della giunta municipale con la quale si procede alla delimitazione medesima.**
5. ...
6. La consegna all'ente nuovo proprietario della strada è oggetto di **apposito verbale** da redigersi in tempo utile per il rispetto dei termini previsti dal comma 7 dell'articolo 2 ed entro sessanta giorni dalla delibera della giunta municipale per i tratti di strade interni ai centri abitati con popolazione superiore a diecimila abitanti.

Art. 5. - Altre definizioni stradali e di traffico; delimitazione del centro abitato

- ...
- e) La delimitazione del centro abitato, come definito all'articolo 3, comma 1, punto 8, del codice, è finalizzata ad individuare l'ambito territoriale in cui, per le interrelazioni esistenti tra le strade e l'ambiente circostante, è necessaria da parte dell'utente della strada, una particolare cautela nella guida, e sono imposte particolari norme di comportamento. La delimitazione del centro abitato individua pertanto i limiti territoriali di applicazione delle diverse discipline previste dal codice e dal presente regolamento all'interno ed all'esterno del centro abitato. La delimitazione del centro abitato individua altresì, lungo le strade statali, regionali e provinciali, che attraversano i centri medesimi, i tratti di strada che:
 - a) per i centri con popolazione non superiore a diecimila abitanti costituiscono i "tratti interni";
 - b) per i centri con popolazione superiore a diecimila abitanti costituiscono "strade comunali", ed individua, pertanto, i limiti territoriali di competenza e di responsabilità tra il comune e gli altri enti proprietari di strade .
 - f) Nel caso in cui l'intervallo tra due contigui insediamenti abitativi, aventi ciascuno le caratteristiche di centro abitato, risulti, anche in relazione all'andamento plani altimetrico della strada, insufficiente per un duplice cambiamento di comportamento da parte dell'utente della strada, si provvede alla **delimitazione di un unico centro abitato, individuando ciascun insediamento abitativo con il segnale di località**. Nel caso in cui i due insediamenti ricadano nell'ambito di comuni diversi si provvede a delimitazioni separate, anche se contigue, apponendo sulla stessa sezione stradale il segnale di fine del primo centro abitato e di inizio del successivo centro abitato .
 - g) **I segnali di inizio e fine centro abitato sono collocati esattamente sul punto di delimitazione del centro abitato indicato sulla cartografia allegata alla deliberazione della giunta municipale** ed individuato, in corrispondenza di ciascuna strada di accesso al centro stesso, in modo tale da permettere il rispetto degli spazi di avvistamento previsti dall'articolo 79, comma 1. I segnali di inizio e fine centro abitato, relativi allo stesso punto di delimitazione, se posizionati separatamente ai lati della carreggiata, rispettivamente nella direzione di accesso e di uscita del centro medesimo, sono, di norma, collocati sulla stessa sezione stradale. **Ove si renda necessario per garantire gli spazi di avvistamento, è ammesso lo slittamento, verso l'esterno del centro abitato, del segnale di fine centro abitato, riportando tale diversa collocazione sulla cartografia.** In tal caso, la diversa collocazione del segnale di fine centro abitato rispetto al punto di delimitazione dello stesso ha valenza per le norme di comportamento da parte dell'utente della strada, ma non per le competenze degli enti proprietari della strada .
 - h) La delimitazione del centro abitato è aggiornata periodicamente in relazione alle variazioni delle condizioni in base alle quali si è provveduto alle delimitazioni stesse. A tale aggiornamento consegue l'aggiornamento dei "tratti interni" e delle "strade comunali" di cui al comma 1 .
 - i) Nei casi in cui la delimitazione del centro abitato interessi strade non comunali, la deliberazione della giunta municipale, prevista dall'articolo 4, comma 1, del codice, con la relativa cartografia allegata, **è inviata all'ente proprietario della strada interessata, prima della pubblicazione all'albo pretorio, indicando la data di inizio di quest'ultima.** Entro il termine di pubblicazione l'ente stesso può inviare al comune osservazioni o proposte in merito. Su esse si esprime definitivamente la giunta municipale con deliberazione che è pubblicata all'albo pretorio per dieci giorni consecutivi e comunicata all'ente interessato entro questo stesso termine. Contro tale provvedimento è ammesso ricorso ai sensi dell'articolo 37, comma 3, del codice;

Art. 79 (art. 39 CdS) Visibilità dei segnali.

1. Per ciascun segnale deve essere garantito uno spazio di avvistamento tra il conducente ed il segnale stesso libero da ostacoli per una corretta visibilità. In tale spazio il conducente deve progressivamente poter percepire la presenza del segnale, riconoscerlo come segnale stradale, identificarne il significato e, nel caso di segnali sul posto, di cui al comma 2, attuare il comportamento richiesto.
2. Sono segnali sul posto quelli ubicati all'inizio della zona o del punto in cui è richiesto un determinato comportamento.
3. Le misure minime dello spazio di avvistamento dei segnali di pericolo e di prescrizione sono indicativamente le seguenti:

Tipi di strade	Segnali di Pericolo	Segnali di Prescrizione
Autostrade e strade extraurbane principali	m 150	m 250
Strade extraurbane secondarie e urbane di scorrimento (con velocità superiore a 50 km/h)	m 100	m 150
Altre strade	m 50	m 80

Le misure minime dello spazio di avvistamento dei segnali di indicazione sono riportate nei relativi articoli.

4. Nei casi di disponibilità di spazi di avvistamento inferiori di oltre il 20% di quelli minimi previsti dal comma 3, le misure possono ridursi, purché il segnale sia preceduto da altro identico integrato da apposito pannello modello 1, definito all'articolo 83.
5. Tutti i segnali devono essere percepibili e leggibili di notte come di giorno.
6. La visibilità notturna può essere assicurata con dispositivi di illuminazione propria per trasparenza o per rifrangenza con o senza luce portata dal segnale stesso. La rifrangenza è in genere ottenuta con l'impiego di idonee pellicole.
7. In ogni caso tutti i segnali, con eccezione di quelli aventi valore solo nelle ore diurne e di quelli con illuminazione propria, di cui gli articoli 156 e 157 ancorché posti in zona illuminata, devono essere rifrangenti in modo che appaiano di notte con le stesse forme, colori e simboli con cui appaiono di giorno.
8. Tutti i segnali devono essere realizzati in modo da consentire il loro avvistamento su ogni tipo di viabilità ed in qualsiasi condizione di esposizione e di illuminazione ambientale.
9. Le caratteristiche fotometriche, colorimetriche e di durata delle pellicole rifrangenti usate per i segnali stradali sono stabilite da apposito disciplinare approvato con decreto del Ministro dei lavori pubblici e pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica.
10. Le pellicole rifrangenti sono a normale (classe 1) o ad elevata efficienza (classe 2) secondo i parametri e i valori stabiliti con il disciplinare di cui al comma 9.
11. La scelta del tipo di pellicola rifrangente deve essere effettuata dall'ente proprietario della strada in relazione all'importanza del segnale e del risalto da dare al messaggio ai fini della sicurezza, alla sua ubicazione ed altezza rispetto alla carreggiata, nonché ad altri fattori specifici quali la velocità locale predominante della strada, l'illuminazione esterna, le caratteristiche climatiche, il particolare posizionamento del segnale in relazione alle condizioni orografiche.
12. L'impiego delle pellicole rifrangenti ad elevata efficienza (classe 2) è obbligatorio nei casi in cui è esplicitamente previsto, e per i segnali: dare precedenza, fermarsi e dare precedenza, dare precedenza a destra, divieto di sorpasso, nonché per i segnali permanenti di preavviso e di direzione di nuova installazione. Il predetto impiego è facoltativo per gli altri segnali. Nel caso di gruppi segnaletici unitari di direzione, ai sensi dell'articolo 128, comma 8, la installazione di nuovi cartelli nel medesimo gruppo non comporta la sostituzione dell'intero gruppo, che può permanere fino alla scadenza della sua vita utile.
13. Sullo stesso sostegno non devono essere posti segnali con caratteristiche di illuminazione o di rifrangenza differenti fra loro.

Art. 131 (art. 39 Cod.Str.) Segnali di località e di localizzazione

1. I segnali che localizzano il territorio ai fini della circolazione stradale sono del tipo:
 - a) segnali di località e fine località;
 - b) localizzazione di punti di pubblico interesse.
2. I segnali di località si suddividono in:
 - a) obbligatori, che sono disposti all'inizio del centro abitato e devono essere a fondo bianco con cornice e lettere nere;
 - b) facoltativi, che possono essere disposti all'inizio e alla fine del territorio regionale o provinciale.
3. Il segnale di inizio centro abitato di cui al comma 1, lettera a) ha di massima le seguenti dimensioni:

- a) per la installazione laterale: altezza 70/120 cm e lunghezza variabile in rapporto al nome della località;
b) per le installazioni al di sopra della carreggiata: altezza 90/160 cm e lunghezza variabile in rapporto al nome della località con un massimo di 350 cm.
4. Il segnale di **INIZIO CENTRO ABITATO** (fig. II.273) ha valore anche per segnalare per i centri abitati il limite di velocità e il divieto dei segnali acustici, di cui rispettivamente agli articoli 142, comma 1, e 156, comma 3 del codice. Pertanto non è necessario aggiungere i due segnali di prescrizione di **LIMITE DI VELOCITÀ** e di **DIVIETO DI SEGNALAZIONI ACUSTICHE**. Eventuali altre prescrizioni valide per l'intero centro abitato possono essere rese note con il corrispondente segnale installato in abbinamento a quello di **INIZIO CENTRO ABITATO**.
5. Nei segnali di cui al comma 4 i nomi di località devono essere riportati per intero e senza abbreviazioni. Quando la località ha nome composto, l'iscrizione può essere riportata su due righe. Questi segnali devono essere posti all'inizio dell'abitato lungo tutte le strade dirette alla località segnalata. Qualora si tratti di frazione di un Comune, il nome di quest'ultimo può figurare, tra parentesi ed in carattere ridotto, al di sotto del nome della località segnalata.
6. Il segnale **FINE CENTRO ABITATO** (fig. II.274) è costituito dalla combinazione di un segnale di località sbarrato obliquamente in rosso e da un segnale di conferma recante i nomi di due o tre località successive, integrati dalle rispettive distanze in chilometri. Le caratteristiche della combinazione sono le seguenti:
- a) dimensioni suggerite 120x160 cm;
 - b) colori: parte superiore con fondo bianco, cornice e iscrizioni nere, barra obliqua rossa (dall'alto a destra in basso a sinistra); nella parte inferiore, con fondo blu e iscrizioni in bianco, le distanze espresse in chilometri delle località seguenti;
 - c) prima riga in alto il prossimo centro abitato;
 - d) nella riga o righe sottostanti il centro abitato o i centri abitati successivi importanti, come il capoluogo della provincia. Nel caso in cui non sia necessario indicare le località successive, specie se facenti parte dello stesso territorio comunale, il segnale è impiegato da solo.
7. I segnali **INIZIO E FINE REGIONE** (fig. II.275) e **INIZIO E FINE PROVINCIA** (fig. II.276) sono a fondo verde o blu, in relazione al tipo di strada sulla quale sono installati, con cornici ed iscrizioni bianche. Il nome della regione o provincia in cui si entra è posto superiormente, quello della regione o provincia da cui si esce, posto inferiormente, è barrato con una fascia obliqua rossa, come nel segnale di fine centro abitato. Le dimensioni suggerite del segnale sono di 90x200 cm.
8. Non è consentito aggiungere al nome della località altre iscrizioni, né porre sotto il segnale altre scritte sia pure con pannello aggiuntivo. I segnali non conformi devono essere riportati nella norma a cura di chi li ha posti in opera. L'ente proprietario o concessionario della strada deve imporre il ripristino a chi è tenuto e, in caso di inadempienza entro sessanta giorni, può provvedervi d'ufficio con l'addebito delle relative spese. All'uopo comunicherà, con raccomandata con ricevuta di ritorno, al soggetto tenuto, la nota delle spese, con diffida a versarle entro venti giorni dal ricevimento della nota. Se nel termine fissato il versamento non è effettuato, l'ente proprietario si rivolge al Prefetto che, entro trenta giorni emette ordinanza ingiuntiva di pagamento, che costituisce titolo esecutivo ai sensi di legge.
9. I segnali di localizzazione dei luoghi o zone di pubblico interesse, non altrimenti individuabili, possono essere installati in corrispondenza dei posti di pronto soccorso, stazioni, posti di polizia o carabinieri, informazioni, ospedale, comune, polizia municipale, ecc..
10. I segnali di cui al comma 9 sono posti perpendicolarmente all'asse stradale, all'altezza del punto segnalato e sono costituiti dal simbolo e da una freccia orizzontale rivolta verso l'ingresso. I simboli sono fissati nelle figure da II.100 a II.231. Le dimensioni sono le stesse di quelle dei segnali che indicano servizi di impianti utili (tab. II.8). Il colore del fondo è bianco, con cornice e freccia nera (figure II.277, II.278, II.279, II.280, II.281, II.282, II.283, II.284).

Art. 134 (art. 39 Cod.Str.) Segnali turistici e di territorio

1. Le indicazioni di questa categoria possono essere inserite nei segnali di cui agli articoli 127, 128, 130 e 131 e si suddividono nelle seguenti tipologie espresse in maniera, sintetica, rinviando per il dettaglio all'articolo 78, comma 2:

- a) turistiche;
- b) industriali, artigianali, commerciali;
- c) alberghiere;
- d) territoriali;
- e) di luoghi di pubblico interesse.

I simboli relativi a queste indicazioni sono rappresentati fra quelli di cui alle figure da II.100 a II.231.

2. I segnali con le indicazioni di cui al comma 1 possono essere posti in posizione autonoma e singola, come segnali di direzione isolati, o come segnali di localizzazione, ma in tal caso non devono interferire con l'avvistamento e la visibilità dei segnali di pericolo, di prescrizione e di indicazione di cui al presente regolamento. Se impiegati devono essere installati unicamente sulle strade che conducono direttamente al luogo segnalato, e salvo casi di impossibilità, a non oltre 10 km di distanza dal luogo.

3. L'onere per la fornitura, per l'installazione e la manutenzione dei segnali di cui al comma 1 è a carico del soggetto interessato all'installazione; qualora trattasi di soggetto diverso dall'ente proprietario della strada, dovrà essere ottenuta la preventiva autorizzazione di quest'ultimo, che fisserà i criteri tecnici per l'installazione.

4. I segnali di indicazione turistica e territoriale sono a fondo marrone con cornici ed iscrizioni di colore bianco. Simboli, iscrizioni e composizione grafica sono esemplificati dalle figure II.294e II.295. L'inizio del territorio comunale o di località entro il territorio comunale di particolare interesse può essere indicato con segnali rettangolari a fondo marrone di dimensioni ridotte.

5. I segnali con le indicazioni di cui al comma 1, lettera b) possono essere installati, a giudizio dell'ente proprietario della strada, qualora per la configurazione dei luoghi e della rete stradale si reputi utile l'impianto di un sistema segnaletico informativo di avvio alle zone di attività, purché non compromettano la sicurezza della circolazione e la efficacia della restante segnaletica e siano installati in posizione autonoma. Ove non esista una zona di attività concentrate, l'uso di segnali di avvio ad una singola azienda è consentito sulle strade extraurbane se l'azienda stessa è destinazione od origine di un consistente traffico veicolare, sempre nel rispetto delle prescrizioni di cui ai commi 2 e 3.
6. Nessuna indicazione di attività singola può essere inserita sui preavvisi di intersezione, sui segnali di preselezione, sui segnali di direzione, su quelli di conferma. Può essere invece installato nelle intersezioni e combinato, ove necessario col "gruppo segnaletico unitario" ivi esistente, il segnale di direzione con l'indicazione di "zona industriale, zona artigianale, zona commerciale" (fig. II.296) che, col relativo simbolo, può essere inserito nei preavvisi di intersezione o nei segnali di preselezione.
7. Nei centri abitati, ove la zona o le zone industriali, artigianali o commerciali sono ben localizzate, si deve fare uso di segnali indicanti collettivamente la zona; tutte le attività e gli insediamenti particolari saranno indicati successivamente sulle intersezioni locali a valle degli itinerari principali di avvio alla "zona industriale" o "zona artigianale" o "zona commerciale" in genere (fig. II.297).
8. Le parole ed i simboli indicanti il logotipo delle ditte possono essere riprodotti con la grafica propria, al fine di renderne visivamente più agevole la percezione.
9. I segnali di indicazione alberghiera devono far parte di un sistema unitario ed autonomo di segnalamento di indicazione qualora, a giudizio dell'ente proprietario della strada, sia utile segnalare l'avvio ai vari alberghi. L'installazione di tale sistema segnaletico è subordinata alla autorizzazione dell'ente proprietario della strada che stabilirà le modalità per la posa in opera.
10. La segnaletica di indicazione alberghiera comprende:
- a) un segnale con funzione di preavviso di un punto o di un ufficio di informazioni turistico - alberghiere o del segnale di informazione di cui alla lettera b) seguente (fig. II.298);
 - b) un segnale di informazione generale sul numero, categoria ed eventuale denominazione degli alberghi (fig. II.299);
 - c) una serie di segnali specializzati di preavviso e direzione, posti in sequenza in posizioni autonome e non interferenti con la normale segnaletica di indicazione, per indirizzare l'utente sull'itinerario di destinazione (figura II.300 e II.301).
11. I segnali di indicazione alberghiera sono a fondo bianco con cornici, simboli, iscrizioni e composizione grafica come esemplificati dalle figure.

Circolari e direttive del ministero dei lavori pubblici

CIRCOLARE 29 dicembre 1997, N.6709/97 (G.U. n. 38 del 16.2.98)

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI ISPETTORATO GENERALE
PER LA CIRCOLAZIONE E LA SICUREZZA STRADALE
CIRCOLARE n. 6709/97

Ai prefetti della Repubblica
Ai provveditorati alle opere pubbliche
Alle amministrazioni regionali
Alle amministrazioni provinciali
Alle amministrazioni comunali
Alla direzione generale dell'ANAS
Ai compartimenti della viabilità ANAS
All'associazione nazionale dei comuni italiani (ANCI)
All'Unione province italiane (UPI)
Al Ministero dell'interno-Dipartimento della polizia stradale

Direttive in ordine all'individuazione dei tratti di strade statali, regionali e provinciali all'interno dei centri abitati, a seguito dell'entrata in vigore delle modifiche al regolamento di attuazione del nuovo codice della strada. (Decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1996, n. 610.

Premesso:

che l'art. 2, comma 7, del nuovo codice della strada – decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, stabilisce che: "le strade urbane di cui al comma 2, lettere D, E ed F, sono sempre comunali quando siano situate nell'interno dei centri abitati, eccettuati i tratti interni di strade statali, regionali o provinciali, che attraversano centri abitati con popolazione non superiore a diecimila abitanti";

che l'art. 3, comma 1, punto 8, dello stesso codice, definisce il centro abitato: "insieme di 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";

che 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 scortata da idonea cartografia;

che con la stessa deliberazione della giunta municipale con la quale si procede alla delimitazione del centro abitato, ai sensi dell'art. 4, comma 4, del regolamento di attuazione del nuovo codice della strada, così come modificato dal decreto del Presidente della Repubblica n. 610/1996, i tratti di strade statali, regionali o provinciali, che attraversano i centri abitati con popolazione superiore a diecimila abitanti, sono classificati quali "strade comunali";

che la delimitazione del centro abitato, ai sensi dell'art. 5, comma 3, del regolamento di attuazione del nuovo codice della strada, così come modificato dal decreto del Presidente della Repubblica n. 610/1996, individua l'ambito territoriale in cui è necessaria, da parte dell'utente della strada, una particolare cautela nella guida, nonché i limiti territoriali di applicazione delle diverse discipline previste dal codice e dal regolamento all'interno ed all'esterno del centro abitato, e quindi i confini territoriali di competenza e di responsabilità tra i comuni e gli altri enti proprietari di strade;

che l'art. 5, comma 7, del regolamento di attuazione del nuovo codice della strada, così come modificato dal decreto del Presidente della Repubblica n. 610/1996, stabilisce che: "Nei casi in cui la delimitazione del centro abitato interessi strade non comunali, la deliberazione della giunta municipale, prevista dall'art. 4, comma 1, del codice, con la relativa cartografia allegata, è inviata all'ente proprietario della strada interessata, prima della pubblicazione all'albo pretorio, indicando la data di inizio di quest'ultima. Entro il termine di pubblicazione l'ente stesso può inviare al comune osservazioni o proposte in merito. Su esse si esprime definitivamente la giunta municipale con deliberazione che è pubblicata all'albo pretorio per dieci giorni consecutivi e comunicata all'ente interessato entro questo stesso termine. Contro tale provvedimento è ammesso ricorso ai sensi dell'art. 37, comma 3, del codice";

Considerato:

che sorgono, in particolare, perplessità circa l'esatta interpretazione della definizione di centro abitato, di cui all'art. 3, comma 1, punto 8 del codice;

che il rilevante numero di contenziosi in essere tra enti proprietari di strade ed amministrazioni comunali, per l'individuazione dei centri abitati, determina di fatto la paralisi di tutti gli atti amministrativi collegati alle delimitazioni dei centri abitati stessi, con grave disagio per gli utenti;

che è necessario applicare in modo uniforme quanto disposto in materia dal codice della strada e dal relativo regolamento di attuazione.

Tutto ciò premesso e considerato si forniscono i necessari chiarimenti e si impartiscono le conseguenti direttive:

1. La delimitazione del centro abitato deve essere effettuata in funzione della situazione edificatoria esistente o in costruzione, e non di quella ipotizzata dagli strumenti urbanistici, tenendo presente che il numero di almeno venticinque fabbricati, con accesso veicolare o pedonale diretto sulla strada, previsti dall'art. 3, comma 1, punto 8, del codice della strada, è comunque subordinato alla caratteristica principale di "raggruppamento continuo". Pertanto detti fabbricati debbono essere in stretta relazione tra di loro e non costituire episodi edilizi isolati; i fabbricati quindi possono essere

intervallati solo da: "strade, piazze, giardini o simili, ed aree di uso pubblico" con esclusione quindi di terreni agricoli, aree fabbricabili, etc.

I comuni, qualora non abbiano già ottemperato, provvederanno tempestivamente, ai sensi dell'art. 4 del codice della strada, con delibera di giunta, alla delimitazione dei centri abitati, aventi le caratteristiche individuate dall'art. 3, comma 1, punto 8, del codice stesso, e ricadenti nell'ambito del proprio territorio comunale. Nel caso in cui gli enti proprietari delle strade segnalino situazioni nelle quali le delibere di delimitazione dei centri abitati siano in contrasto con quanto disposto dall'art. 3, comma 1, punto 8, del codice della strada, si procede ai sensi dell'art. 5, comma 2, dello stesso codice della strada, e secondo le modalità previste dall'art. 6 del relativo regolamento di attuazione, così come modificato dal decreto del Presidente della Repubblica n. 610/1996;

2. Nella delibera di giunta saranno specificate le progressive chilometriche, di inizio e fine, delle strade in accesso a ciascun centro abitato. Tale delibera, ai sensi dell'art. 4, comma 2, del codice della strada, sarà scortata da "idonea cartografia", aggiornata alla situazione attuale e recante in modo chiaro e leggibile: i fabbricati, esistenti o in costruzione, le aree di uso pubblico, le strade, le piazze, i giardini o simili, ubicati lungo le strade di accesso, nonché le progressive chilometriche di inizio e fine delle medesime;

3. La delibera di giunta e relativa cartografia, al fine di consentire il rispetto dei tempi previsti dall'art. 5, comma 7, del regolamento di attuazione del nuovo codice della strada, così come modificato dal decreto del Presidente della Repubblica n. 610/1996, sarà trasmessa in triplice copia a mezzo raccomandata a.r. agli enti proprietari delle strade. Per l'Ente ANAS alla Direzione generale – Direzione centrale lavori – Servizio esercizio – Ufficio consistenza, classifica, concessioni – Via Monzambano, 10 – 00185 Roma;

4. Un verbale di constatazione dei limiti del centro abitato, in analogia al verbale di consegna della strada previsto dall'art. 4, comma 6, del regolamento di attuazione del nuovo codice della strada, così come modificato dal decreto del Presidente della Repubblica n. 610/1996, sarà comunque redatto anche per i tratti di strade statali, regionali o provinciali, attraversanti centri abitati, con popolazione inferiore a diecimila abitanti, al fine di disciplinare i rapporti tra ente proprietario della strada e comune;

5. In mancanza della delibera di giunta di delimitazione di centro abitato, o nelle more di redazione del suddetto verbale alle richieste di autorizzazioni o concessioni, lungo i tratti di strade statali, regionali o provinciali interni ai possibili centri abitati, per i quali non è stato redatto un verbale per il riconoscimento di traversa interna ai sensi della legge n. 126/1958 si applicano la disciplina, le procedure e le competenze previste per i tratti esterni ai centri abitati. Per contro, nel caso in cui sia stato redatto il suddetto verbale, di riconoscimento di traversa interna, alle stesse richieste si applica la disciplina prevista per i tratti esterni ai centri abitati, mentre rimangono invariate le procedure e le competenze fissate dal verbale;

6. I tratti di strade che si trovano all'interno dei centri abitati, come definiti dall'art. 3, comma 1, punto 8, del nuovo codice della strada aventi origine e/o destinazione all'esterno degli stessi centri, e che posseggono le seguenti caratteristiche:

sono prive di intersezioni a raso;

sono prive di accessi privati;

sono dotate di passaggi pedonali protetti o, in mancanza di tali elementi, sono vietate alla circolazione dei pedoni;

non costituiscono attraversamenti di centro abitato ai sensi dell'art. 2, comma 7 del nuovo codice della strada e pertanto conservano la classificazione di strada extraurbana. In tali circostanze il centro abitato ha inizio in corrispondenza dell'immissione degli svincoli sulla viabilità urbana;

7. I comuni sono tenuti a comunicare alle sezioni circolazione e sicurezza stradale dei provveditorati regionali alle organizzazioni provinciali, organi periferici di questo Ministero, di cui di riportano in allegato gli indirizzi, se hanno ottemperato o meno all'obbligo di delimitazione dei centri abitati previsto dall'art. 4 del nuovo codice della strada. In caso affermativo dovranno comunicare anche gli estremi della relativa delibera della giunta municipale. Ciascun comune farà riferimento al provveditorato regionale competente per territorio.

La presente circolare sarà pubblicata nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana.

29 dicembre 1997

IL MINISTRO COSTA

MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI

Protocollo n. 6688

Roma, 24 ottobre 2000

VISTO il Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285, Nuovo Codice della Strada, e successive modificazioni;
VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada, e successive modificazioni;
VISTI gli artt. 5, 6, 7 e 35 del citato Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285;
CONSIDERATO che nel corso degli anni, a decorrere dall'entrata in vigore del Nuovo Codice della Strada e dal suo regolamento di esecuzione e di attuazione, sono pervenute a questo Ministero numerose richieste di informazioni e chiarimenti sulla corretta interpretazione ed applicazione delle norme relative alla segnaletica stradale;
CONSIDERATO che il sistema segnaletico presente sulle strade italiane non sempre risponde ai criteri di efficienza ed uniformità richiesti dal Codice e necessari per la sicurezza della circolazione stradale;
SENTITO il parere della quinta sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici espresso con voto n. 321 reso nell'adunanza del 20 ottobre 1999;
VISTO il parere della Conferenza Unificata espresso nella seduta del 6 luglio 2000;

emana la

DIRETTIVA

sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica e criteri per la sua installazione e manutenzione.

§ I. OBIETTIVI DELLA DIRETTIVA

1.1 Premessa

Nel corso degli anni, a decorrere dall'entrata in vigore del Nuovo Codice della Strada e del suo regolamento d'esecuzione (1° Gennaio 1993), sono pervenute a questo Ministero numerose richieste di informazione e chiarimenti sulla corretta interpretazione ed applicazione delle norme relative alla segnaletica stradale.

Nel contempo si è avuto anche modo di accertare che il panorama segnaletico presente sulle strade italiane non ha subito gli aggiornamenti ed i miglioramenti attesi. Ciò è in larga parte dovuto ad una scarsa attenzione di numerosi Enti proprietari di strade che evidentemente non hanno ancora maturato la necessaria sensibilità alla corretta applicazione di una normativa estremamente importante per la sicurezza stradale.

La presente direttiva, che viene emanata a norma degli art.5, comma 1, e art. 35, comma 1, del Codice, ha pertanto lo scopo sia di chiarire i dubbi espressi e sia di richiamare l'attenzione degli Enti proprietari, Concessionari e Gestori di strade, di seguito denominati Enti proprietari, per sensibilizzarli ad una maggiore cura e impegno, anche finanziario, per il mantenimento delle strade e del necessario arredo segnaletico, nelle migliori condizioni.

In particolare, la sempre crescente complessità della circolazione, specie all'interno dei centri abitati, e l'elevato livello di incidentalità che purtroppo si registra sulle strade, fanno ritenere oltremodo impellente il richiamo a tutti i soggetti direttamente coinvolti di fronte alle responsabilità che possono derivare dai mancati adempimenti. Tale responsabilità, peraltro, è stata oggetto di valutazione da parte del Governo all'atto della presentazione della «Relazione annuale sui profili sociali, ambientali ed economici della circolazione e della sicurezza stradale», di cui tutti gli organi di informazione hanno dato ampia e dettagliata diffusione.

1.2 Normativa di riferimento

La normativa vigente in materia di disciplina della circolazione e di segnaletica stradale può ritenersi nel suo complesso soddisfacente. Il richiamo al rispetto della normativa vigente costituisce la base di partenza per ogni considerazione di seguito espressa e, per taluni aspetti, ne è anche la fonte. Va ricordato perciò che il Codice (art. 14 e tutto il Capo II del Titolo II del Decreto Legislativo 285/92 e successive modifiche) e le corrispondenti norme del relativo regolamento di esecuzione e di attuazione (Capo II del Titolo II del DPR 495/92 e successive modifiche), recano il complesso delle disposizioni cui deve essere improntata l'azione degli Enti ai quali è affidata la cura delle strade.

1.3 Relazione tra cura della strada e incidentalità stradale

L'imponenza e la complessità assunte dalla circolazione stradale esigono che gli Enti proprietari dedichino le più attente cure alla strada ed alla segnaletica stradale, perché entrambe concorrono, in misura notevole, alla sicurezza ed alla fluidità della circolazione.

La segnaletica dispiega questi suoi effetti solo se progettata, realizzata ed installata secondo criteri di regolarità e razionalità e mantenuta con costante cura. Diversamente essa può anche risultare fonte di pericolo o causa di incertezze nei comportamenti degli utenti della strada da cui possono scaturire incidenti stradali, anche di rilevante gravità.

In proposito è opportuno ricordare che dalle analisi dei dati ISTAT sulla sinistrosità stradale, la distrazione o la indecisione risultano tra le cause più ricorrenti di incidenti. Numerosi sinistri stradali, infatti, derivano dall'assenza di segnaletica, dall'inadeguatezza della stessa rispetto alle condizioni della strada e del traffico, dalla sua tardiva o insufficiente percepiibilità, dalla collocazione irregolare, dall'usura dei materiali o dalla mancata manutenzione, ovvero dall'installazione in condizioni difformi dalle prescrizioni del regolamento (art. 38, comma 7, cod. str. e art. 79, reg.). 7

2 POTERI E RESPONSABILITA' DEGLI ENTI PROPRIETARI DELLE STRADE IN MATERIA DI SEGNALETICA

2.1 Le competenze tecnico - amministrative

Il nuovo Codice della strada, rispetto al precedente, ha ridisegnato i compiti e poteri degli Enti proprietari delle strade, riconoscendo a questi ultimi un ampio potere per la regolamentazione della circolazione stradale.

L'art. 5, comma 3, stabilisce infatti che i provvedimenti sono emanati dagli Enti proprietari attraverso gli organi competenti, con ordinanze rese note al pubblico mediante la prescritta segnaletica.

Il successivo art. 6 individua al comma 5 gli organi a cui è riconosciuto il potere di ordinanza in rapporto alle singole strade ed al relativo Ente di appartenenza. Esso spetta:

- al capo dell'Ufficio periferico dell'ANAS per le strade statali e per le autostrade,
- al Presidente della Giunta, per le strade regionali,
- al Presidente della Provincia, per le strade provinciali,
- ai Sindaci, per le strade comunali e le strade vicinali.

E' previsto, inoltre, (art. 14, comma 3, cod. strad.) che per le strade in concessione i poteri ed i compiti dell'Ente proprietario siano esercitati dal concessionario nei limiti fissati dalle relative convenzioni. Tra gli aspetti di maggiore importanza, ai fini della presente Direttiva, vanno annoverate le disposizioni contenute nell'art. 14 che contiene opportuni precetti ai quali devono attenersi gli Enti proprietari per assolvere, con efficienza, correttezza e completezza, ai compiti di gestione, manutenzione e pulizia delle strade e delle loro pertinenze, degli arredi, delle attrezzature, degli impianti e dei servizi.

Sono stati opportunamente previsti, nello stesso articolo, l'obbligo della manutenzione e della gestione delle strade, il controllo tecnico dell'efficienza delle medesime e delle relative pertinenze, nonché l'apposizione e la manutenzione della segnaletica stradale.

Va segnalato che l'art. 37 del Codice, ai commi 2 e 3, ha indicato tutte le possibili ipotesi di apposizione di segnaletica da parte degli Enti proprietari, così da impedire in generale ogni possibile situazione di incompetenza o sovrapposizione di competenza tra i vari Enti proprietari e l'art. 38 del Codice, al comma 10, precisa che il campo di applicazione obbligatorio della segnaletica è costituito dalle strade ad uso pubblico, ivi comprese quelle di proprietà privata aperte all'uso pubblico.

Ne consegue che tutta la segnaletica stradale deve sempre essere mantenuta in perfetta efficienza da parte degli Enti proprietari o dei soggetti esercenti che sono tenuti alla sua posa in opera (art. 38, comma 7, cod. str.).

Un particolare richiamo deve essere fatto, in questa sede, alle competenze per le strade non comunali correnti all'interno dei centri abitati con popolazione inferiore ai 10.000 abitanti. L'art. 7, comma 3 del Codice, conferisce in tal caso al comune la competenza a disciplinare la circolazione stradale e di conseguenza porre in opera la connessa segnaletica anche sulle strade non di proprietà (previo parere dell'ente proprietario), ad eccezione dei provvedimenti per la tutela del patrimonio stradale e per esigenze di carattere tecnico, nonché della segnaletica relativa alle caratteristiche geometriche e strutturali della strada, posta a carico dell'Ente proprietario [art. 37, comma 1, lettera d)]; a titolo esemplificativo: strada deformata, dosso, cunetta, curve, discesa pericolosa, salita ripida, strettoie, banchina pericolosa, caduta massi, transito vietato ai veicoli aventi larghezza superiore ametri, transito vietato ai veicoli aventi altezza superiore ametri, transito vietato ai veicoli, o complessi di veicoli, aventi lunghezza superiore ametri, transito vietato ai veicoli aventi una massa superiore atonnellate, transito vietato ai veicoli aventi massa per asse superiore atonnellate. Per i segnali: ponte mobile, strada sdruciolevole, sbocco su molo, materiale instabile sulla strada, altri pericoli, occorre una valutazione caso per caso in ordine alla relativa competenza.

E' evidente l'intento del Codice di ricondurre alla competenza di un solo soggetto l'intera materia della disciplina della circolazione all'interno del centro abitato, indipendentemente dalla proprietà stradale e dalla consistenza demografica dell'abitato, sempreché il centro abitato stesso sia stato delimitato e segnalato a norma di legge (art. 4 cod. str. e art. 5, comma 3, reg.).

E' stata spesso segnalata a questo Ministero la difficoltà interpretativa da parte dei Comuni e degli altri Enti proprietari di strade correnti all'interno dei centri abitati con popolazione inferiore ai 10.000 abitanti, della portata della locuzione «caratteristiche geometriche e strutturali delle strade», per quanto attiene alla segnaletica orizzontale.

In proposito si precisa che tale segnaletica è per la quasi totalità a carico delle amministrazioni comunali dal momento che la stessa impone regole di comportamento non necessariamente correlate alle caratteristiche geometriche delle strade, ad eccezione dei segnali orizzontali che evidenziano ostacoli sulla strada quando questi sono connessi alle caratteristiche strutturali della stessa, la cui apposizione fa carico agli Enti proprietari (art. 175 reg.).

2.2 Adempimento all'obbligo della delimitazione del centro abitato

Alla base della corretta applicazione della normativa sulla disciplina del traffico stradale, bisogna individuare le competenze che il Codice assegna ai vari soggetti cui fanno capo le specifiche attribuzioni.

Preliminarmente è necessario qui richiamare l'obbligo a cui sono tenuti i comuni, ai sensi dell'art. 4 del Codice. Ad essi, infatti, è demandato il compito di delimitare il centro abitato o i centri abitati presenti sul territorio al fine di stabilire, sotto il profilo tecnico - amministrativo, i limiti dei compiti e dei poteri tra il Comune e gli altri Enti proprietari.

Pur se la norma richiamata imponeva l'obbligo dell'adozione dei provvedimenti di delimitazione del centro abitato entro il 30 giugno 1993, si registra tuttora una diffusa inadempienza, con conseguenze di vastissima portata sotto l'aspetto giuridico - amministrativo e connesse responsabilità di varia natura a carico delle amministrazioni che non vi hanno ancora provveduto.

Poiché questa situazione di inadempienza non è ulteriormente procrastinabile, ove essa perduri lo scrivente sarà costretto ad adottare i provvedimenti di cui all'art. 5, comma 2, del Codice che prevede, tra l'altro, l'addebito di ogni spesa a carico dell'ente inadempiente.

A tale proposito non appare condivisibile l'atteggiamento di alcuni Comuni di delimitare il centro abitato, ai fini dell'applicazione delle norme del Codice, non in relazione all'insieme continuo di edifici che lo costituisce, ma sovente in posizione largamente anticipata in corrispondenza, ad esempio, di case sparse, se non addirittura all'inizio del territorio comunale, senza alcun vantaggio per gli utenti della strada e della sicurezza più in generale.

2.3 Conseguenze della mancata delimitazione dei centri abitati

Fermo restando quanto già precisato con la circolare 29 dicembre 1997, n. 6709, circa l'individuazione dei tratti di strade statali, regionali e provinciali all'interno dei centri abitati, nei casi in cui il comune non abbia delimitato il proprio centro abitato, può configurarsi la illegittimità dei provvedimenti di disciplina della circolazione all'interno dello stesso, rispetto al quale il Codice limita il potere (ai sensi dell'art. 7, comma 1), solo se tale entità territoriale sia stata amministrativamente definita ed appositamente delimitata con i prescritti segnali di inizio e fine [artt. 4 e 37, comma 1, lettera b), cod. str.].

...(OMISSIS)

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**II° DIRETTIVA SULLA CORRETTA ED UNIFORME APPLICAZIONE DELLE NORME DEL CODICE DELLA STRADA IN
MATERIA DI SEGNALETICA E CRITERI PER L'INSTALLAZIONE E LA MANUTENZIONE**

Prot.n. 777

Roma, 27/04/2006

Il Ministro dei Trasporti

VISTO il Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285, Nuovo Codice della Strada, e successive modificazioni;
VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada, e successive modificazioni;
VISTI gli artt. 5, 6, 7 e 35 del citato Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285;
VISTA la Direttiva del Ministero dei lavori pubblici 24 ottobre 2000 sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione;
VISTO il Decreto Legislativo 15 gennaio 2002, n. 9, Disposizioni integrative e correttive del Nuovo Codice della Strada, a norma dell'art. 1, comma 1, della Legge 22 marzo 2001, n. 85;
VISTO il Decreto Legge 20 GIUGNO 2002, n. 121, convertito, con modificazioni, in Legge 1° agosto 2002, n. 168, disposizioni urgenti per garantire la sicurezza nella circolazione stradale;
VISTO il Decreto Legge 27 giugno 2003, n. 151, convertito, con modificazioni, in Legge 1° agosto 2003, n. 214, modifiche ed integrazioni al Codice della Strada;
VISTO il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti 19 maggio 2004, n. 1905, con il quale è stato istituito un gruppo di lavoro incaricato di analizzare la situazione normativa ed attuativa delle disposizioni in materia di segnaletica stradale al fine di ottimizzare l'uso della segnaletica;
CONSIDERATO che il sistema segnaletico presente sulle strade italiane non sempre risponde ai criteri di efficienza ed uniformità richiesti dal Codice della Strada e necessari per la sicurezza della circolazione stradale;
SENTITO il parere della quinta Sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici espresso con voto n. 35 reso nell'adunanza del 9 marzo 2006;
VISTO il parere della conferenza Unificata espresso nella seduta del 20 aprile 2006;

emana la direttiva

sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica e criteri per la sua installazione e manutenzione.

Omissis...

4. BILINGUISMO – DIALETTO

Anche sulla diffusione, in alcune parti del territorio nazionale, dell'uso di segnaletica stradale verticale di indicazione con iscrizioni in più lingue od addirittura con iscrizioni in idiomi locali, sono pervenute numerose segnalazioni, soprattutto da utenti della strada e tecnici del settore, che in alcuni casi lamentano la scarsa comprensione del messaggio riportato, ovvero chiedono se tale pratica sia consentita.

Alcuni enti proprietari di strade che hanno installato segnali siffatti giustificano l'iniziativa con non ben identificate esigenze di tutela di identità culturali locali. Orbene, è noto che la segnaletica stradale costituisce uno dei più efficaci sistemi attivi di sicurezza stradale, e che per esplicitare al meglio la propria funzione necessita di modalità di installazione, e rappresentazione dei messaggi da trasmettere, inequivoche, in maniera da evitare qualsiasi incertezza o indecisione da parte dell'utenza stradale. Inoltre, per evitare che gli stessi messaggi possano essere interpretati in maniera diversa, è previsto dal vigente Codice della strada (art. 37, comma 6) che la "segnaletica stradale risponde a criteri di uniformità sul territorio nazionale, fissati con decreto del Ministro dei Lavori Pubblici nel rispetto della normativa internazionale vigente".

Il testo appena richiamato replica quanto riportato nella parte preliminare della convenzione mondiale sulla segnaletica stradale, aperta alla firma a Vienna l'8 novembre 1968, come emendata il 30 novembre 1995, recepita anche dall'Italia con la legge 5 luglio 1995, n. 308. Il preliminare così recita: "Le parti contraenti riconoscono che l'uniformità internazionale dei segnali e simboli stradali e della segnaletica orizzontale è necessaria per facilitare la circolazione stradale internazionale e per accrescere la sicurezza sulle strade".

Lo scopo è evidente e le norme italiane sulla materia recepiscono la convenzione in maniera pressoché integrale. Per rendere il panorama segnaletico il più comprensibile possibile per tutti si è privilegiata una rappresentazione per simboli ogni volta che è stato possibile riducendo al minimo il ricorso alle iscrizioni. Ove queste sono necessarie, come per il caso della segnaletica di indicazione nelle sue varie suddivisioni (art. 39, comma 1, lett. C) del Codice), è previsto l'impiego della lingua nazionale, con la possibilità di una ulteriore lingua nelle aree geografiche bilingue (art. 125, commi 5 e 6 del Regolamento di esecuzione del Codice della strada).

Anche in questo caso si è replicato quanto riportato dalla richiamata convenzione agli artt. 8 e 14 in relazione alle iscrizioni sui segnali stradali. In particolare il comma 5 dell'art. 8 così recita: "Le iscrizioni saranno apposte nella lingua nazionale, o in una o più lingue nazionali, e, inoltre, se le parti contraenti lo ritengono utile in altre lingue, in particolare nelle lingue ufficiali delle Nazioni Unite". Il successivo art. 14 precisa poi che non sono consentite più di due lingue.

Appare evidente che la deroga alla iscrizione unica è solo a favore di lingue ufficiali, anche per facilitare una utenza stradale di altre nazioni, e non per i dialetti, che sono sempre diversi a seconda della località.

Sull'argomento il Ministro dei Lavori Pubblici pro-tempore si è anche espresso formalmente con la Direttiva 24 ottobre 2000, paragrafo 5.3.2.

Il diniego all'uso dei dialetti sui segnali stradali è correlato a quanto precede e non vuole certo mortificare identità locali o culturali.

Sarebbe del tutto singolare la pretesa di tutelare un patrimonio culturale attraverso la violazione di norme.

D'altra parte una iscrizione in dialetto non esplica alcuna utilità nei confronti di una utenza stradale non del luogo, anzi può creare in questa 37 incertezza e difficoltà nel comprendere il messaggio, peraltro diverso magari lungo lo stesso percorso; e nel contempo non risulta utile neppure per l'utenza del luogo, che avendo familiarità con lo stesso, non ha bisogno della specifica informazione.

Unica eccezione al principio appena esposto è stata introdotta dall'art. 1, comma 2ter, del d.l. 27 giugno 2003, n. 151, convertito in legge 1° agosto 2003, n. 214, che ha modificato l'art. 37 del Codice della strada prevedendo un comma 2 bis che così recita: **“Gli enti di cui al comma 1 possono utilizzare, nei segnali di localizzazione territoriale del confine del comune, lingue regionali o idiomi locali presenti nella zona di riferimento, in aggiunta alla denominazione nella lingua italiana”**.

Il segnale di localizzazione di che trattasi è del tutto facoltativo, può essere installato unicamente sul confine del territorio comunale (non del centro abitato), ed è previsto dal terzo periodo del comma 4 dell'art. 134 del Regolamento di esecuzione del Codice della strada come: “Segnale rettangolare a fondo marrone di dimensioni ridotte”.

Da tutto quanto precede risulta che è possibile riportare sui segnali sopra descritti anche le iscrizioni in dialetto, mentre nessuna iscrizione dialettale può comparire sui segnali di “centro abitato” di cui all'art. 131 del richiamato Regolamento di esecuzione del Codice della strada, o su altri segnali di indicazione.

Quanto sopra ovviamente non costituisce impedimento all'impiego del dialetto in altri tipi di messaggistica (pubblicitaria) o in sedi appropriate (punti di informazione esterni alla carreggiata) in modo da non creare confusione con la segnaletica stradale.

Omissis...