



COMUNE DI BOLOGNA
SETTORE MOBILITA' SOSTENIBILE E INFRASTRUTTURE

REGOLAMENTO PASSI CARRABILI

Art.1 Definizioni
Art.2 Disciplina degli accessi su strade urbane
Art.3 Disciplina degli accessi su strade extraurbane
Art.4 Ubicazione dei passi carrabili
Art.5 Distanze dalle intersezioni
Art.6 Dimensioni dei passi carrabili
Art.7 Caratteristiche tecniche
Art.8 Tipologie costruttive
Art.9 Prescrizioni per la costruzione e manutenzione – Responsabilità dei titolari di autorizzazione
Art.10 Tutela degli accessi
Art.11 Titolo autorizzativo
Art.12 Dissuasori di sosta
Art.13 Passi carrabili temporanei
Art.14 Passi carrabili già autorizzati
Art.15 Accessi carrabili non autorizzati
Art.16 Sanzioni e revoca
Art.17 Diritti di istruttoria e sopralluogo
Art.18 Entrata in vigore ed abrogazioni
Art.19 Disposizioni transitorie finali
Art. 20 Figure esemplificative

Art.1 Definizioni

1. Per passo carrabile si intende l'insieme delle opere e degli apprestamenti atti a collegare un'area privata laterale, fisicamente delimitata e idonea allo stazionamento o alla circolazione dei veicoli, ad un'area stradale aperta all'uso pubblico come disciplinata ai sensi del vigente Nuovo Codice della Strada DL 285/1992.
2. E' inoltre passo carrabile anche l'accesso a raso, con o senza opere, che collega un'area privata laterale, fisicamente delimitata ed idonea allo stazionamento o alla circolazione dei veicoli, ad un'area stradale aperta all'uso pubblico come disciplinata ai sensi del vigente Nuovo Codice della Strada DL 285/1992.
3. Sono passi carrabili anche gli accessi ad aree destinate all'esposizione, vendita, manutenzione dei veicoli.
4. Non sono passi carrabili gli accessi ad aree non aventi per destinazione d'uso lo stazionamento o la circolazione dei veicoli, quali ad esempio negozi e uffici.
5. Il presente regolamento non si applica per gli accessi agli impianti stradali di distribuzione dei carburanti, assimilabili a pertinenze della strada e pertanto soggetti alle norme per la costruzione delle strade, fatta salva e confermata la necessità di munirsi del titolo autorizzativo di cui all'art.11 del presente Regolamento.

Art.2 Disciplina degli accessi su strade urbane

1. Per motivi di sicurezza stradale - in funzione della classificazione delle strade - l'accesso alla proprietà privata dalla strada pubblica avviene con modalità diverse e comunque di norma evitando manovre di uscita in retromarcia su carreggiata e/o marciapiede. Nelle strade con maggiore traffico e/o di maggiori dimensioni gli accessi sono progettati prevedendo corsie che hanno lo scopo di allontanare il punto di conflitto tra chi entra/esce dal passo carrabile e chi percorre la strada pubblica.
2. Sulle strade urbane di scorrimento gli accessi sono raggruppati, collegati da strade laterali di servizio, così che l'immissione (o l'uscita) degli utenti dei passi carrabili sulla carreggiata avvenga tramite idonei varchi, posti a distanza non minore, tra loro e con le intersezioni, rispettivamente di 100 metri e 30 metri.
3. Nei tratti di strade di scorrimento e/o di interquartiere compresi tra due intersezioni attualmente privi di passi carrabili non può essere autorizzata l'apertura di nuovi passi carrabili, salvo casi di gravi e comprovate limitazioni della godibilità della proprietà privata, verificata l'impossibilità di accedere da altra viabilità secondaria, e comunque nei soli casi di nuova costruzione (escluse sopraelevazioni o ampliamenti di edifici esistenti), consentendo solo manovre in accesso/uscita di svolta a destra.
4. Per le nuove costruzioni all'interno di piani particolareggiati, si prevede di norma un solo accesso carrabile qualora questo si immetta su strade classificate di quartiere, interquartiere e di scorrimento, anche se non ancora realizzate e solo previste in progetto. Sono fatti salvi quei casi in cui la normativa vigente prevede esplicitamente la costituzione di più varchi (es. separazione di accesso e uscita per le aree aventi capacità superiore a

100 veicoli), o in cui le caratteristiche dell'intervento richiedano una diversa valutazione da parte degli uffici competenti ai fini di una migliore integrazione con il contesto viario interessato.

5. Nei casi di edifici esistenti già dotati di accesso carrabile e prospicienti tratti stradali con spazi destinati alla sosta o altra utilità pubblica, al fine di limitare la sottrazione di tali spazi, si può prevedere la costituzione di accessi carrabili supplementari solo nel caso in cui si possano identificare differenti proprietà nell'ambito del medesimo lotto, per le quali sia tecnicamente impossibile l'unificazione dei percorsi di accesso.
6. Nel caso di lottizzazioni nuove o esistenti ed edificate, aventi uso diverso dal residenziale, qualora la loro funzionalità lo richieda, è possibile prevedere in deroga l'apertura di più passi carrabili.
7. Non possono essere realizzati accessi in corrispondenza di aree riservate ad altre componenti della mobilità esistenti o di progetto (ad esempio interferenti con linee tranviarie, corsie riservate, fermate del trasporto pubblico collettivo di linea, attraversamenti pedonali o corsie di accelerazione e decelerazione), e all'interno delle aree pedonali.
8. Nei casi di lotti accedenti su più assi viari, il passo carrabile dovrà di norma essere autorizzato sulla strada di categoria inferiore; fatto salvo quanto richiamato negli articoli seguenti relativi all'ubicazione dei passi carrabili e le loro caratteristiche, è ammessa la deroga solo nel caso si manifesti un evidente ed inconfutabile danno alla fruibilità del lotto.

Art.3 Disciplina degli accessi su strade extraurbane

1. Nelle strade extraurbane principali gli accessi privati sono realizzati a distanza non inferiore a 1000 metri tra loro, misurata tra gli assi degli accessi consecutivi per senso di marcia.
2. Nelle strade extraurbane secondarie gli accessi privati sono realizzati a distanza non inferiore a 300 metri tra loro, misurata tra gli assi degli accessi consecutivi per ogni senso di marcia. E' possibile derogare a tale distanza fino ad un minimo di 100 metri qualora, in relazione alla situazione morfologica, risulti particolarmente gravosa la realizzazione di strade parallele. La stessa deroga si applica per tratti di strade che, in considerazione della densità di insediamenti di attività o di abitazioni, sono soggetti a limitazioni di velocità e per i tratti di strade compresi all'interno di zone previste come edificabili o trasformabili dagli strumenti urbanistici generali od attuativi vigenti.
3. Gli accessi sono localizzati dove l'orografia dei luoghi e l'andamento della strada consentono la più ampia visibilità della zona di svincolo e possibilmente nei tratti di strada in rettilineo e realizzati in modo da consentire una agevole e sicura manovra di immissione o di uscita dalla sede stradale, senza che tale manovra comporti la sosta del veicolo sulla carreggiata.

4. Non sono consentiti nuovi accessi, diramazioni, innesti, oppure la trasformazione di quelli esistenti o la variazione d'uso degli stessi, quando ne possa derivare pregiudizio alla sicurezza e fluidità della circolazione, in particolare in corrispondenza di tratti di strada in curva o a forte pendenza, nonché ogni qualvolta non sia possibile rispettare le norme fissate ai fini della visibilità per le intersezioni di cui agli articoli 16 e 18 del Nuovo Codice della Strada approvato con D.Lgs. 285/92 e successive modifiche e integrazioni.

Art.4 Ubicazione dei passi carrabili

1. I passi carrabili hanno un'ubicazione tale da:

- a) non arrecare pericolo od intralcio alla circolazione veicolare e pedonale sulla strada;
- b) agevolare le manovre dei veicoli in ingresso o in uscita dal passo carrabile;
- c) rispettare le alberature esistenti tutelate dal Regolamento edilizio vigente e dal Regolamento comunale per l'uso, la salvaguardia l'organizzazione e la regolamentazione di accesso al verde pubblico del Comune di Bologna vigente.

In ogni caso le caratteristiche geometriche e costruttive dovranno rispettare il regolamento viario comunale

2. In caso di locali o aree prospicienti su portici, il passo carrabile si intende ubicato fra l'area privata ad uso pubblico e la strada pubblica. Come previsto dal vigente PUG (azione 2.4c capoverso v1.2253, e nell'azione del PUG "assunto" 2.4c all'azione v2. 2263), nei tessuti della città storica per i locali al piano terra di edifici che si affacciano su portici è vietato l'uso ad autorimesse; ove le caratteristiche dimensionali lo consentano è invece ammesso l'uso di tali locali quali accessi a corti interne o a spazi interni per sosta e il ricovero degli autoveicoli ad uso comune.

Art.5 Distanze dalle intersezioni

1. Nelle strade urbane, fatto salvo quanto specificato all'art. 2 comma 2, il passo carrabile dista almeno 12 metri dall'intersezione stradale più vicina - sia che l'intersezione sia posta sul medesimo lato del passo carrabile che sul lato opposto - misurati dall'intersezione dei cigli stradali fino all'estremità del passo carrabile prossima all'intersezione; se il passo carrabile è di pertinenza di aree o di edifici per la sosta aventi capienza superiore a 100 posti auto la distanza minima è pari a 20 metri.
2. Nelle strade extraurbane la distanza minima di cui al comma 1 è di 30 metri, indipendentemente dalla capienza complessiva di posti auto.
3. L'ufficio competente può richiedere distanze maggiori per motivi di sicurezza o di visibilità; in ogni caso, il passo carrabile deve essere visibile da una distanza pari allo spazio di frenata risultante dalla velocità massima consentita nella strada interessata.
4. L'ufficio valuta le situazioni che presentano immissioni di strade senza uscita comprendenti un esiguo numero di accessi carrabili e caratterizzate da scarsissima

circolazione dinamica, su strade della rete locale o interzonale, al fine di definire se tali immissioni costituiscano un'intersezione stradale ai fini dell'applicazione della distanza minima di cui al comma 1 del presente articolo, oppure se siano funzionalmente assimilabili ad accessi privati e pertanto non soggetti a tale limite.

5. La distanza dall'intersezione si misura a partire dall'estremità del passo carrabile più prossima all'intersezione, fino al punto di incontro tra il prolungamento dei margini di carreggiata delle strade coinvolte. Qualora l'angolo di raccordo tra le strade risulti non ortogonale, il punto di incontro sarà costituito dalla proiezione perpendicolare della tangente al raccordo sul prolungamento del margine di carreggiata interessato dall'apertura del passo carrabile.
6. Le manovre di accesso al passo carrabile da parte dei veicoli provenienti dall'intersezione non possono avvenire invadendo le corsie di marcia destinate al transito in direzione opposta, ossia la collocazione e il dimensionamento del passo carrabile devono essere tali da garantire l'entrata e l'uscita dei veicoli nel rispetto della vigente disciplina circolatoria.

Art.6 Dimensioni dei passi carrabili

1. I passi carrabili delle aree e degli edifici per la sosta aventi capacità fino a 15 posti auto hanno una larghezza minima di 3,50 metri. Tale misura minima è ridotta fino a 2,10 metri, nel caso di obiettive impossibilità costruttive o per gravi limitazioni della fruibilità della proprietà privata, adeguatamente documentate.
2. I passi carrabili delle aree e degli edifici per la sosta aventi capacità uguale o superiore a 16 posti auto hanno una larghezza minima di 5,00 metri, tale da consentire l'incrocio dei veicoli. In casi eccezionali di comprovata impossibilità costruttiva, in funzione delle caratteristiche dell'asse viario e dei flussi veicolari presenti o prevedibili, può essere valutata l'adozione del senso unico alternato regolato da impianto semaforico, ferme comunque restando le misure minime di cui al comma 1.
3. Nel caso di aree o di edifici per la sosta aventi capienza superiore a 100 posti auto, gli ingressi e le uscite sono separati con rami a senso unico ciascuno della larghezza minima di 3,00 metri; tali accessi sono adeguatamente illuminati evitando altresì fenomeni di abbagliamento. Le medesime disposizioni sono cogenti in caso il proprietario di aree ed edifici per la sosta con capacità fino a 100 posti auto intenda volontariamente separare le uscite dagli ingressi. In casi eccezionali di comprovata impossibilità costruttiva, in funzione delle caratteristiche dell'asse viario e dei flussi veicolari presenti o prevedibili, può essere valutata l'adozione del senso unico alternato regolato da impianto semaforico, ferme comunque restando le misure minime di cui al comma 1.
4. I passi carrabili devono essere utilizzati in modo congruo alla loro dimensione e morfologia, ovvero con veicoli adeguati alle possibilità di manovra consentite dalle caratteristiche del passo carrabile stesso, senza recare intralcio, pericolo o determinare limitazioni alla fruizione degli spazi pubblici stradali. Per i passi carrabili esistenti di dimensioni inferiori allo standard regolamentare è possibile prevedere interventi di

ampliamento dell'area di manovra, mediante realizzazione di segnaletica orizzontale, limitatamente al raggiungimento delle dimensioni regolamentari; sono fatti salvi i casi ascrivibili a specifiche destinazioni d'uso o a particolari condizioni del contesto che richiedano differenti valutazioni degli uffici competenti.

Art.7 Caratteristiche tecniche

1. In tutti i passi carrabili deve essere prevista un'area in piano o a pendenza ridotta (max. 8 %), di lunghezza non inferiore a metri 4,50 e larghezza conforme ai parametri definiti dall'art.6, che non può essere collocata su porzioni della sede stradale destinate alla circolazione dinamica veicolare, ciclabile o pedonale. Tale area è finalizzata allo stazionamento dei veicoli durante le manovre di entrata e uscita, onde evitare l'impegno della carreggiata e/o del marciapiede intralciando il transito di veicoli e pedoni, ed in modo da garantire la visibilità da parte del conducente qualora l'uscita avvenga da una rampa in pendenza. Ai fini del rilascio dell'autorizzazione, le dimensioni minime della zona carrabile riservata al parcheggio esclusivo degli autoveicoli all'interno della proprietà devono essere di lunghezza non inferiore a mt. 4,50 e larghezza conforme ai parametri definiti all'art.6; in assenza di tali dimensioni minime non si procede all'autorizzazione.
2. I cancelli o i portoni sono arretrati e apribili verso l'interno, e quindi ubicati oltre il tratto di cui comma 1, anche per evitare l'arresto in attesa dei veicoli sulla sede stradale. Tale prescrizione è tesa anche a garantire la stabilità del veicolo durante eventuali operazioni di apertura manuale dei dispositivi di chiusura (o in caso di guasto dei sistemi automatizzati), in tutti quei casi in cui sia presente una rampa di accesso a piani posti su livelli diversi da quello stradale. L'eventuale dislivello esistente tra la proprietà privata e la sede stradale deve essere risolto all'interno della proprietà. Nei casi in cui il passo carrabile interferisca con un percorso pedonale e il dispositivo di chiusura sia arretrato, ovvero qualora si verifichi una discontinuità nella guida per gli ipovedenti naturalmente costituita dal margine interno del percorso pedonale, può essere previsto l'inserimento di percorsi tattili volti a garantirne la continuità.
3. Nel caso in cui, a causa di impossibilità costruttive o per limitazioni della fruibilità della proprietà privata, non sia possibile arretrare i cancelli o i portoni, sono ammesse deroghe all'arretramento; in tal caso i sistemi di apertura devono essere automatizzati. Tale deroga non può in nessun caso essere applicata nelle strade di scorrimento veloce, di scorrimento e di interquartiere A e B.
4. L'arretramento dei dispositivi di chiusura non è necessario su tratti stradali senza uscita; in tal caso deve essere adottata la soluzione di cui al comma 3. Nelle strade urbane locali e interzonali nelle quali non transitano linee di trasporto pubblico locale, previa valutazione dell'ufficio competente, qualora le caratteristiche della strada (morfologia, organizzazione della sosta e della circolazione), parametrizzate ai flussi veicolari ivi presenti, garantiscano l'effettuazione di manovre in svolta a sinistra nelle indispensabili condizioni di sicurezza senza causare intralci alla circolazione - anche in considerazione della capienza veicolare del passo carrabile - la soluzione di cui al comma 3 può essere adottata in luogo dell'arretramento dei dispositivi di chiusura.

5. Nel caso di nuove costruzioni o di demolizioni e conseguenti nuove costruzioni, qualora si tratti di insediamenti con elevata affluenza e/o a forte carico urbanistico, pubblici e privati, l'accesso pedonale è distinto da quello per i veicoli.

Art.8 Tipologie costruttive

1. In assenza di marciapiede il passo carrabile si definisce "a raso". Dal momento che non è esclusa la necessità di apprestamenti atti a collegare l'area privata alla sede stradale (ad es. tombatura fossi), i passi carrabili a raso si distinguono in:

- passi carrabili a raso con opere
- passi carrabili a raso senza opere

La larghezza di questa tipologia si considera corrispondente all'affaccio, funzionale al transito carrabile, dell'area privata sulla strada pubblica.

Nei casi in cui sia presente un marciapiede rialzato che renda necessaria la realizzazione di un raccordo di quota con la carreggiata stradale, il passo carrabile si definisce "in opera" che si distinguono in due principali categorie:

- A. Passo carrabile di tipo "Leggero": la pavimentazione relativa all'area del marciapiede antistante il passo carrabile è realizzata in conglomerato bituminoso. Questa tipologia non è mai ammissibile nella "Città storica" (come definita alla Parte terza, Capo 1 del vigente RUE) e sotto i portici.
- B. Passo carrabile di tipo "Pesante": la pavimentazione relativa all'area del marciapiede antistante il passo carrabile è realizzata con cubetti di porfido, betonelle o materiali assimilabili.

In tutti i casi i margini del passo carrabile sul marciapiede sono evidenziati con una delimitazione a raso realizzata in materiale lapideo (lastre rettangolari) o cementizio (cordolo), ovvero tramite idonea segnaletica orizzontale, che renda chiaramente identificabile l'area di pertinenza; i cordoli cementizi non sono tuttavia mai ammessi nei tessuti della città storica di cui al vigente PUG.

L'innesto del passo carrabile sulla carreggiata, laddove sia presente un marciapiede o un passaggio pedonale rialzato, è di norma raccordato da uno scivolo in granito con voltatesta laterali (elementi d'angolo) aventi un raggio di curvatura standard di 0,50 metri ciascuno.

Al di sotto dei portici la pavimentazione relativa all'area carrabile che attraversa il portico deve essere valutata di volta in volta in considerazione della pavimentazione del portico stesso e delle caratteristiche del contesto storico - architettonico ed urbanistico in cui si colloca.

2. Il passo carrabile è realizzato assicurando la continuità del piano del marciapiede indipendentemente dalla tipologia autorizzata. In casi eccezionali, ad esempio qualora la

realizzazione dello scivolo determini un eccessivo restringimento della sezione percorribile del marciapiede costituendo un peggioramento delle condizioni di sicurezza pedonale, possono essere ipotizzate differenti soluzioni per il superamento del dislivello tra marciapiede e carreggiata stradale, come l'abbassamento del marciapiede nel tratto corrispondente al passo carrabile. In tal caso i raccordi altimetrici potranno avere pendenza massima dell'8%.

Art.9 Prescrizioni per la costruzione e manutenzione – Responsabilità dei titolari di autorizzazione

1. Gli accessi e le diramazioni sono costruiti e mantenuti con materiali di caratteristiche tali da evitare apporto di materie di qualsiasi natura e lo scolo delle acque sulla sede stradale. Sono inoltre pavimentati per l'intero tratto e comunque per una lunghezza non inferiore a 50 metri a partire dal margine della carreggiata della strada da cui si diramano, con materiali non necessariamente impermeabilizzanti ma tali da evitare apporto di materie di qualsiasi natura e lo scolo delle acque sulla sede stradale.
2. Gli accessi sono realizzati e mantenuti sia per la zona insistente sulla strada sia per la parte ricadente sulla proprietà privata, a cura e spese dei titolari dell'autorizzazione, i quali sono tenuti a rispettare le prescrizioni e le modalità fissate dall'ente proprietario della strada ed a rispondere degli eventuali danni subiti da terzi a seguito di omessa o carente manutenzione, o comunque imputabili ai titolari di autorizzazione ai sensi di legge.
3. In caso di nuova pavimentazione del manto stradale o altri interventi di pubblica utilità che modifichino le caratteristiche del contesto, i proprietari dei passi carrabili adeguano i medesimi e gli apprestamenti connessi (ad es. zebrature, dissuasori fisici) al mutato stato dei luoghi.
4. la realizzazione del cartello da parte del titolare - previa assegnazione del numero identificativo, coincidente con il numero di protocollo e l'anno di rilascio del titolo autorizzativo - deve avvenire in conformità a quanto disposto dal vigente Regolamento di Esecuzione D.P.R. n. 495 del 16/12/92 e successive modifiche ed integrazioni.
5. in caso di furto, smarrimento o danneggiamento del cartello identificativo, il titolare provvede alla manutenzione e/o alla riproduzione ex novo del segnale identificativo - con mantenimento della numerazione originaria - nel rispetto di quanto disposto dal vigente Regolamento di Esecuzione D.P.R. n. 495 del 16/12/92 e successive modifiche ed integrazioni.

Art.10 Tutela degli accessi

1. Nella zona antistante al passo carrabile vige il divieto di sosta segnalato con l'apposito segnale indicativo di cui all'art.120 del D.P.R. 495/92 (Fig. II.78).
2. Al fine di permettere le manovre di ingresso e uscita dal passo carrabile possono essere autorizzati provvedimenti influenti sull'assetto del traffico urbano preesistente (ad es.

modifica della sosta) per raggiungere gli standard dimensionali dell'area di manovra di cui al comma 6. Si tiene conto di questi presupposti:

- A. la carreggiata minima prevista dal Codice della Strada è dimensionata con una larghezza non inferiore a metri 2,75;
- B. la larghezza minima di un passo carrabile è di metri 3,50;

In linea generale e fatti salvi casi ricadenti nell'eccezionalità, la somma tra la larghezza del passo carrabile e la larghezza della carreggiata (compresi eventuali marciapiedi a raso utili alle manovre) deve essere non inferiore alla misura - approssimata per eccesso - di mt. 6,50.

- 3. Qualora la somma tra la larghezza della carreggiata utile (H di cui agli allegati esemplificativi) e quella del passo carrabile (L di cui agli allegati esemplificativi) risulti inferiore a 6,50 mt, il titolare del passo carrabile può proporre interventi finalizzati a raggiungere lo standard dimensionale minimo dell'area di manovra, purchè siano nel contempo migliorativi per il contesto stradale.
- 4. Qualora l'impedimento alle manovre di accesso/uscita dal passo carrabile, ai sensi del precedente comma 3, sia costituito dalla sosta veicolare, è possibile valutare la commutazione in favore di tipologie con minore ingombro (ad es. stalli per la sosta dei motocicli in linea), o la sostituzione con altri elementi di urbanizzazione (es. cassonetti per la raccolta dei rifiuti).
- 5. L'area di manovra è costituita da un trapezio la cui base minore coincide con il passo carrabile (larghezza del varco carrabile se a raso, larghezza dello scivolo carrabile se in opera), e la base maggiore è data dalla proiezione del passo carrabile sul lato stradale opposto, prolungata fino a un massimo di mt. 6,00. Sono fatte salve differenti valutazioni degli uffici competenti in relazione a particolari destinazioni d'uso dell'area privata o a peculiari caratteristiche del contesto stradale interessato.
- 6. Qualora non sia possibile raggiungere il dimensionamento minimo dell'area di manovra tramite la rimodulazione migliorativa dell'assetto di traffico, il titolare del passo carrabile può essere autorizzato alla realizzazione di segnaletica orizzontale (zebrature) dimensionata secondo gli schemi grafici esemplificativi allegati al presente regolamento. I costi per la realizzazione e la manutenzione di quanto autorizzato, ivi compreso l'adeguamento della segnaletica esistente, sono a carico del titolare del passo carrabile.

Art.11 Titolo autorizzativo

- 1. L'apertura di nuovi passi carrabili, la modifica di quelli autorizzati o la regolarizzazione di quelli esistenti di fatto, è sottoposta ad autorizzazione del Comune previa domanda da parte del proprietario confinante con la strada pubblica oppure, nel caso di condomini o multiproprietà, da un amministratore o legale rappresentante/delegato. In ogni caso la domanda deve essere corredata dal progetto firmato da un tecnico abilitato.

Nel caso di locali o aree per l'accesso ai quali è necessario transitare con i veicoli sotto

portici privati di uso pubblico la richiesta deve essere corredata dalla deliberazione condominiale attestante l'assenso dei proprietari ovvero dal nulla osta unanime dei proprietari.

2. La scelta fra i vari tipi di passo carrabile, descritti al precedente art. 8, è proposta dal richiedente ma sono fatte salve le eventuali diverse valutazioni dell'ufficio comunale competente a rilasciare l'autorizzazione, secondo la natura dei luoghi e le caratteristiche delle strade interessate.
3. L'ufficio può autorizzare il titolare dell'autorizzazione a tracciare a propria cura e spese segni orizzontali delimitanti il passo carrabile, con modalità indicate nel provvedimento autorizzativo, in casi eccezionali riconducibili alla non intellegibilità del passo carrabile stesso in relazione al contesto stradale ed alla disciplina circolatoria.
4. Il titolo abilitativo edilizio che comprende un accesso veicolare non esime il proprietario dall'obbligo di munirsi dell'autorizzazione di passo carrabile rilasciata ai sensi del Codice della Strada, che si intende valida fintanto sussistano i presupposti costituiti dal titolo edilizio stesso, o dei requisiti posti a base del rilascio.
5. L'autorizzazione al passo carrabile non sostituisce il titolo abilitativo edilizio e/o l'atto di occupazione temporanea del suolo pubblico per l'esecuzione dei lavori, laddove necessari.
6. La fine dei lavori deve essere comunicata dal titolare dell'autorizzazione all'ufficio comunale e/o concessionario del servizio di accertamento e riscossione del canone unico patrimoniale di occupazione del suolo pubblico, se previsto, competente secondo le modalità indicate dall'atto autorizzativo. In assenza di tale comunicazione non è consentita l'esposizione del cartello ovvero l'attivazione/utilizzo del passo carrabile. Il segnale indicativo del passo carrabile deve essere realizzato, installato e mantenuto a cura e spese del titolare secondo le disposizioni di cui all'art. 120 del D.P.R. 495/92 – Fig. II.78.
7. Qualora i lavori per l'apertura del passo carrabile non vengano eseguiti entro il termine indicato nell'autorizzazione, quest'ultima decade, salvo la possibilità di concedere una proroga motivata su richiesta dell'interessato.
8. In caso di revoca del titolo autorizzativo, o di decadenza dei presupposti a base del titolo ovvero di rinuncia spontanea, il titolare deve provvedere - a propria cura e spese - alla rimozione del segnale identificativo ed al contestuale ripristino dell'originario stato dei luoghi, ivi compresa la ricostruzione del marciapiede per i passi carrabili in opera. In caso di rinuncia spontanea al titolo autorizzativo la comunicazione di cessazione deve essere inviata all'ufficio comunale e/o al concessionario competente del servizio di accertamento e riscossione del canone unico patrimoniale di occupazione del suolo pubblico, se previsto, unitamente alla documentazione comprovante l'avvenuto ripristino. In mancanza di ripristino, le opere saranno ritenute occupazione abusiva ai fini del Codice della Strada e del Regolamento per la disciplina del canone patrimoniale di occupazione del suolo pubblico e di esposizione pubblicitaria e del canone mercatale, ai sensi della legge 160/2019 art. 1 commi da 816 a 845 approvato con Delibera Pg. 146397/2021/2021 e

ss.mm.ii.

9. La richiesta di un passo carrabile precedentemente cessato è soggetta al rilascio di nuovo titolo autorizzativo nel rispetto della regolamentazione per tempo vigente e si configura come apertura di nuovo passo carrabile. Non possono pertanto essere applicate le deroghe basate sull'asseverazione da precedenti titoli.
10. In caso in cui la proprietà dell'area privata sia ceduta a terzi il nuovo proprietario ne dà comunicazione al concessionario del servizio di accertamento e riscossione del canone unico patrimoniale di occupazione del suolo pubblico, se previsto, per l'aggiornamento dei dati ai fini del canone patrimoniale di occupazione del suolo pubblico se dovuto.
11. In caso di cambio di destinazione d'uso che renda l'area non idonea allo stazionamento o alla circolazione dei veicoli, il titolo autorizzativo è revocato.
12. Con apposito provvedimento vengono dettate le norme di dettaglio relative al procedimento autorizzativo; qualora ve ne siano i presupposti potranno altresì essere introdotte le procedure semplificate previste dalla normativa vigente.

Art.12 Dissuasori di sosta

1. A protezione dei passi carrabili sono autorizzati, previa presentazione di richiesta da parte del proprietario corredata da progetto, i seguenti dispositivi:
 - A. dissuasori fisici della sosta (fittoni), sul lato stradale del passo carrabile, nei seguenti casi e con le seguenti modalità:
 - A.1) su marciapiede o passaggio pedonale, qualora la larghezza del medesimo consenta il mantenimento dell'accessibilità e del passaggio, anche nel rispetto delle disposizioni vigenti sull'abbattimento delle barriere architettoniche;
 - A.2) sulla sede stradale direttamente in allineamento - secondo il senso di marcia - con alberi, pali di illuminazione pubblica ed altri dispositivi inamovibili già esistenti e immediatamente contigui, in quanto in tale caso essendo già presenti in sede elementi di ostacolo, il dissuasore non crea ulteriore intralcio o pericolo per la circolazione.

Funzionalmente all'allineamento sono esclusi quei dispositivi soggetti a periodici spostamenti e modifiche, come i cassonetti per la raccolta dei rifiuti o i supporti della segnaletica stradale.

Contestualmente all'installazione del dissuasore, dovrà essere realizzata una zebratura stradale in corrispondenza dello stesso finalizzata ad evidenziarne la presenza ed escludere l'area interessata da transito e sosta veicolari.
 - B. segnaletica orizzontale per la dissuasione della sosta (zebrature), solamente in carreggiata, agli estremi laterali del passo carrabile. Le zebrature dovranno avere estensione limitata all'area di manovra del passo carrabile come risultante dai criteri di dimensionamento di cui all'art. 10, fatte salve differenti valutazioni degli uffici

competenti in relazione a particolari destinazioni d'uso dell'area privata o a peculiari caratteristiche del contesto stradale interessato.

L'autorizzazione assolve all'obbligo di ordinanza di cui all'art. 180 comma 6 del vigente Regolamento di Esecuzione del Nuovo Codice della Strada.

Art.13 Passi carrabili temporanei

1. Possono essere aperti accessi provvisori, sia sulle strade urbane che su quelle extraurbane, per situazioni di carattere temporaneo (es. cantieri, manifestazioni, manutenzioni saltuarie, potature ecc.).
2. I passi carrabili temporanei rispettano le norme previste per quelli definitivi. Nel caso ciò non sia possibile, in sede di autorizzazione vengono stabilite prescrizioni a tutela della sicurezza, in particolare prevedendo idonea segnalazione di pericolo allorquando non possono essere osservate le distanze dalle intersezioni.
3. Il segnale indicativo del passo carrabile (art. 120 del D.P.R. 495/92 e successive modifiche e integrazioni) è integrato da una scritta aggiuntiva riportante gli estremi e la data di scadenza del titolo autorizzativo.

Art.14 Passi carrabili già autorizzati

1. I passi carrabili già autorizzati possono essere presi in esame d'ufficio periodicamente (ad es. in sede di redazione dei Piani Particolareggiati di Quartiere attuativi del PGTU, in sede di attuazione o revisione del Piano della Sicurezza Stradale di Bologna, in contesti istruttori infrasettoriali), promuovendone la regolarizzazione secondo i criteri stabiliti dal presente regolamento.
2. Nel caso di passi carrabili già autorizzati alla data di entrata in vigore del presente regolamento che presentano difformità rispetto a quanto previsto dal medesimo, possono essere autorizzate delle modifiche tese al miglioramento degli standard anche se tali interventi non conducono al completo adeguamento normativo.
3. In caso di interventi di nuova costruzione - anche previa demolizione - con passi carrabili già autorizzati prima dell'entrata in vigore del presente regolamento, si applicano gli standard previsti per i passi carrabili di nuova realizzazione.

Art.15 Accessi carrabili non autorizzati

1. Gli accessi carrabili facenti parte di interventi edilizi già autorizzati all'entrata in vigore del "Regolamento Passi Carrabili" approvato con Delibera di Consiglio P.G. 38545/2005 esecutiva dal 25/6/2005 e che rispettino quanto contenuto nel titolo autorizzativo edilizio, possono essere oggetto di autorizzazione al passo carrabile, secondo le disposizioni del presente Regolamento, eventualmente in deroga a quanto previsto dagli articoli 6 e 7.1

2. Gli accessi carrabili facenti parte di interventi edilizi già autorizzati all'entrata in vigore del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della Strada (1/1/1993) e che rispettino quanto contenuto nel titolo autorizzativo edilizio, possono essere oggetto di autorizzazione al passo carrabile, secondo le disposizioni del presente Regolamento, eventualmente in deroga a quanto previsto dagli artt.3 (commi 1 e 2), 5, 6 e 7.

Art.16 Sanzioni e revoca

1. Qualora non siano state rispettate le prescrizioni previste nei precedenti articoli e/o nel titolo autorizzativo rilasciato, il responsabile del procedimento ne dà comunicazione al titolare ed assegna il termine di 60 giorni per provvedere alla regolarizzazione.
2. In caso di mancata regolarizzazione entro il termine indicato, il responsabile del procedimento revoca l'autorizzazione. L'autorità competente applica le sanzioni principali ed accessorie di cui all'art.20, comma 4, e di cui all'art.22, commi 11 e 12, del Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. 285/92 e successive modifiche e integrazioni), oltre alle sanzioni previste nei casi di occupazione abusiva dal Regolamento per la disciplina del canone patrimoniale di occupazione del suolo pubblico e di esposizione pubblicitaria e del canone mercatale, ai sensi della legge 160/2019 art. 1 commi da 816 a 845 approvato con Delibera Pg. 146397/2021/2021 e ss.mm.ii.

Art.17 Diritti di istruttoria e sopralluogo

1. E' dovuto il diritto di istruttoria ed eventuale sopralluogo, ai sensi di quanto previsto dall'art. 27 comma 3 del Nuovo Codice della Strada (D.Lgs. 285/92 e successive modifiche e integrazioni), nella misura di Euro 120 per la richiesta di passo carrabile, da corrispondersi all'atto di presentazione della richiesta medesima.
2. Nel caso di presentazione di richiesta di parere preventivo per l'ottenimento di passo carrabile, il diritto è applicato nella misura di Euro 95. L'eventuale successiva presentazione della richiesta formale di passo carrabile è comunque soggetta alla corresponsione del diritto nella misura di cui al comma 1.
3. Nel caso di presentazione di richiesta integrativa di dissuasori di sosta è applicato il diritto nella misura di Euro 60.
4. La misura dei diritti di istruttoria di cui sopra potrà essere adeguata periodicamente con atto di Giunta secondo gli indici ISTAT.

Art.18 Entrata in vigore ed abrogazioni

1. Il nuovo regolamento entrerà in vigore nel quindicesimo giorno successivo alla sua pubblicazione, con decorrenza del termine dalla data di esecutività della delibera di approvazione.

2. Dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, sarà abrogato in ogni sua parte il Regolamento approvato con delibera di Consiglio O.d.G. n. 13/2013 P.G. n. 284002/2012 esecutiva dal 15/04/2013.

Art.19 Disposizioni transitorie finali

1. Per le richieste presentate prima dell'entrata in vigore del presente Regolamento ed ancora in corso di istruttoria si applicano le disposizioni previgenti, salvo il caso in cui le disposizioni del presente Regolamento risultino essere più favorevoli per il richiedente.
2. La disposizione di cui al comma 1 si applica altresì nel caso di pareri preventivi rilasciati ai sensi dell'art. 17 comma 2, prima dell'entrata in vigore del presente Regolamento, a condizione che il provvedimento non sia scaduto di validità e che non vi siano variazioni tra il progetto presentato per il parere preventivo ed il progetto presentato successivamente con richiesta formale di passo carrabile.