



Comune di Bacoli

Redazione dell'aggiornamento del piano  
urbano del traffico del Comune di Bacoli

Allegato F

Regolamento viario



giovedì 29 novembre 2012

[2814AT]



## Gruppo di lavoro



Transport  
Planning  
Service

TPS Transport Planning Service  
Sede Legale ed Operativa: Via Settevalli 133 C - 06129 Perugia  
Tel. 075 50.00.990 - Fax 075 50.18.496  
[tps.pg@ptv.it](mailto:tps.pg@ptv.it) - [www.tpsitalia.it](http://www.tpsitalia.it)

Responsabile di Progetto: Ing. Guido Francesco MARINO

Coordinamento modelli: Ing. Stefano CIURNELLI

Progetto e modelli di simulazione: Ing. Nicola Murino, Ing. Vito BUSILLO

Coordinamento ed elaborazione indagini: Ing. Leonardo DI PUMPO, Francesco FILIPPUCCI



Comune di Bacoli  
Settore IX - POLIZIA MUNICIPALE  
Via Gaetano De Rosa 125  
80070 - Bacoli (NA)  
Tel. 081.523.40.57 - Fax. 081.523.40.40  
E-mail: [poliziamunicipale@comune.bacoli.na.it](mailto:poliziamunicipale@comune.bacoli.na.it)

Responsabile Unico del Procedimento: Dott.ssa Marialba LEONE

Sindaco: Dott. Ermanno SCHIANO

Assessore alla Polizia Municipale e Viabilità: Dott. Giuseppe SCOTTO DI VETTA

Comandante Polizia Municipale: Dott.ssa Marialba LEONE

Vice Comandante Polizia Municipale: Magg. Antonio RIMAURO

# Regolamento Viario

## I - SIGNIFICATO DEL REGOLAMENTO VIARIO ED AMBITO TERRITORIALE DI APPLICAZIONE

### Art. 1

1. Il presente Regolamento Viario fa riferimento al Nuovo Codice della Strada (Decreto Legislativo del 30.4.92 n.285), alle “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade” (Decreto Ministeriale del 5/11/2001), alle “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali” (Decreto Ministeriale del 19/04/2006), alla Circolare del Ministero dei Lavori Pubblici n.2575 del 8 agosto 1986 “Disciplina della circolazione stradale nelle zone urbane ad elevata congestione del traffico veicolare” ed alle “Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico” (S.O. n.77 G.U. 24 giugno 1995).

2. Esso definisce le caratteristiche minime, geometriche e di traffico, delle strade urbane di nuova costruzione ed esistenti e disciplina l'uso di queste, con il duplice scopo di assicurare al traffico stradale, veicolare e pedonale, una circolazione fluida e sicura, nel rispetto dei valori ambientali, e di tutelare, in termini di sicurezza e di inquinamento, le aree pedonali.

3. Il Regolamento Viario costituisce parte integrante delle Norme di attuazione del Piano Generale.

4. Al Regolamento Viario debbono far riferimento tutti gli uffici comunali per le rispettive competenze.

### Art. 2

1. L'ambito territoriale di applicazione del presente Regolamento Viario è il centro abitato, definito dall'art.3 T.U. del Nuovo Codice della Strada e delimitato dalla deliberazione della Giunta Municipale.

2. Tale ambito territoriale è integrato dagli itinerari di circolazione e dalle strade extraurbane a servizio prevalente del traffico interessante il centro urbano, qualunque sia l'Amministrazione



competente. A tale proposito l'Amministrazione Comunale manifesterà le proprie esigenze agli enti proprietari e gestori delle relative strade.

## II - VIABILITÀ DI NUOVA COSTRUZIONE

### Art. 3

1. Ciascuna strada di nuova costruzione, non destinata all'esclusivo uso dei pedoni, dovrà essere classificata in una delle seguenti quattro categorie, secondo le funzioni che ad essa si intendono assegnare, conformemente a quanto indicato dal Codice della Strada e dalle "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" (Decreto Ministeriale del 5/11/2001) :

- Autostrade urbane: che hanno il compito di allontanare dalla città il traffico extraurbano di transito, nonché di servire il traffico di scambio tra territorio urbano ed extraurbano.

- Strade di Scorrimento: che hanno il compito di garantire la fluidità degli spostamenti veicolari interni all'ambito urbano; esse sono fondamentalmente a servizio del traffico pubblico e privato di collegamento di zone urbane distanti tra loro.

- Strade di quartiere: che hanno il compito di collegare quartieri limitrofi ed assicurare facili collegamenti tra punti estremi di un medesimo quartiere; in esse possono assumere particolare importanza, oltre che le componenti di movimento dei veicoli pubblici e privati, anche le componenti relative alla sosta e alle correnti pedonali.

- Strade locali: che hanno il compito di servire direttamente gli insediamenti; la loro funzione preminente è da mettere in relazione alle esigenze dei pedoni e della sosta.

2. Le autostrade urbane, le strade di scorrimento e le strade di quartiere sono

## III - VIABILITÀ ESISTENTE

### Art. 4

1. Tutte le strade destinate ad uso esclusivo dei pedoni rientrano nella categoria delle aree pedonali e, pertanto, le loro caratteristiche geometriche e di tracciato non necessitano di particolare regolamentazione. Le aree pedonali debbono essere separate da tutta la viabilità circostante mediante elementi materializzati, che impediscano l'accesso ai veicoli, salvo che ai mezzi di



soccorso (Ambulanze, mezzi dei Vigili del Fuoco...). La loro disciplina d'uso è regolamentata secondo quanto previsto al successivo titolo IV.

2. Tutte le strade esistenti, eccettuate quelle del precedente comma e quelle soggette a particolari vincoli storici, architettonici ed ambientali, sono classificate, coerentemente con quanto previsto dalle Direttive per la redazione dei Piani Urbani del Traffico, nelle seguenti categorie principali: autostrade, strade di scorrimento, strade di quartiere e strade locali. In aggiunta per agevolare la classificazione degli elementi della viabilità esistente si definiscono le seguenti categorie intermedie: strade di scorrimento veloce, interquartiere e locali interzonali. Per le caratteristiche geometriche delle strade classificabili nelle categorie susposte si faccia riferimento alle categorie fondamentali immediatamente inferiori; per le caratteristiche funzionali si faccia invece riferimento alle categorie fondamentali immediatamente superiori.

3. Le Zone a Traffico Limitato (ZTL) sono costituite da una o più strade locali o strade soggette ai vincoli di cui al comma precedente nelle quali, ai sensi dell'art.3 comma 1 (definizioni n.54) del Codice della Strada, l'accesso e la circolazione sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli, secondo quanto previsto da apposite ordinanze.

4. Negli interventi di ristrutturazione della viabilità esistente, attraverso Piani Particolareggiati o di Lottizzazione Convenzionata, dovranno essere adottate tutte le caratteristiche geometriche previste al titolo II per la viabilità di nuova costruzione, nei limiti però del rispetto dei vincoli urbanistici del PRG per le strade di particolare valore storico, architettonico ed ambientale.

5. Per l'organizzazione della viabilità esistente, in assenza di normativa specifica, si faccia riferimento ai layout planimetrici in appendice.

## IV - DISCIPLINA D'USO DELLE STRADE

### Art. 5

1. Su tutta la viabilità, escluse le aree pedonali, la regolamentazione del traffico deve essere adeguata a quanto previsto nella tab.4/4 allegata alla presente ordinanza; per la viabilità esistente, gli adeguamenti infrastrutturali necessari potranno avvenire gradualmente o in occasione di lavori di manutenzione straordinaria che consentono interventi di ristrutturazione.



## Art. 6

1. Sulla viabilità principale, si definisce una specifica regolamentazione dell'uso degli spazi stradali, secondo quanto precisato ai successivi commi, in merito alle sottoelencate attività:

- a) carico e scarico delle merci,
- b) raccolta dei rifiuti,
- c) pulizia delle strade,
- d) manutenzione delle strade ed esecuzione di lavori superficiali e nel sottosuolo, che non implicino installazioni di cantieri fissi,
- e) accessi alle scuole, ad uffici e, comunque, ad impianti ad alta frequentazione (teatri, stadi, chiese e simili),
- f) presenza di passi carrabili,
- g) occupazione dei marciapiedi e degli spazi pubblici in genere,
- h) installazione di impianti pubblicitari,
- i) commercio ambulante,
- j) distributori di carburante.

2. Tutte le attività elencate al comma precedente ai punti a, b, c debbono essere effettuate in orari al di fuori delle fasce di punta del traffico (ad esempio: al mattino, prima delle 7.00, a metà giornata, tra le 14.00 e le 15.30 e, la sera, dopo le 20.30).

3. Gli interventi relativi al punto d del comma 1 debbono essere programmati coordinando le diverse esigenze sia nel tempo (periodi di morbida del traffico veicolare sia orari che stagionali) che



nello spazio (salvaguardando finché possibile il transito veicolare), salvo casi di reale emergenza, in modo da garantire la fluidità e la sicurezza della circolazione pedonale e veicolare.

4.La localizzazione dei cassonetti e dei punti di carico e scarico delle merci deve essere individuata in luoghi lontani dalle intersezioni ed al di fuori delle carreggiate stradali.

5.Gli accessi alle scuole, agli uffici pubblici ed agli impianti indicati al comma 1, punto e, debbono essere ubicati sulla viabilità locale o, eccezionalmente sulla viabilità di quartiere, attivando quelli eventualmente esistenti o realizzandone dei nuovi ove possibile. In caso di impossibilità di dette modifiche, si valuterà, in funzione dell'intensità di uso delle strutture aperte al pubblico, l'opportunità di declassare la strada o di trasferire la stessa attività o, come minimo, di stabilire una efficiente regolamentazione particolare.

6.Sulle autostrade urbane non è assolutamente consentita l'esistenza di passi carrabili; sulle strade di scorrimento l'accesso ai passi carrabili deve essere regolamentato secondo le disposizioni dell'art.22 del Nuovo Codice della Strada e dell'art.46 del Regolamento di esecuzione.

7.Le occupazioni di suolo connesse con i punti g, h, i, j del comma 1 possono essere autorizzate solo se fuori dal piano viabile (carreggiate e banchine), in modo da non intralciare il deflusso dei veicoli, e lontano dalle intersezioni, in modo da non impedire la visibilità sulle intersezioni e non occultare i segnali stradali.

8.Le occupazioni di marciapiede o altri spazi pedonali connesse con i punti g, h, i non debbono ostacolare la continuità dei percorsi pedonali. In particolare, l'occupazione dei marciapiedi non deve superare la metà della loro larghezza e deve essere lasciata libera per il deflusso pedonale una ampiezza commisurata all'entità dei flussi pedonali e mai inferiore a m.0,80, per garantire il transito anche dei pedoni a mobilità ridotta.

9.A seguito di lavori di ristrutturazioni della sede stradale si deve provvedere anche allo spostamento, in aree esterne ad essa e lontano dalle intersezioni, dei distributori di carburante già ubicati lungo i marciapiedi.



#### Art. 7

1.Sulla viabilità locale si definisce una specifica regolamentazione dell'uso degli spazi stradali in merito ai punti g, h, i, j di cui al comma 1 dell'art.6, secondo quanto specificato nei commi 7 e 8 del medesimo art.6.

#### Art. 8

1.Nelle aree pedonali si definisce una specifica regolamentazione dell'uso degli spazi stradali secondo quanto precisato ai successivi commi.

2.E' interdetta la circolazione dei veicoli, salvo esplicito consenso per i velocipedi, per i veicoli utilizzati da persone portatrici di handicap limitante le capacità motorie, per i veicoli di residenti diretti ad autorimesse di proprietà ubicate all'interno dell'area pedonale e per i veicoli in servizio di emergenza.

3.Le operazioni connesse con i punti a, b, c di cui al comma 1 dell'art.6, di norma debbono essere effettuate con veicoli a braccia. Eccezionalmente con permessi specifici ed in giorni ed orari predeterminati, tali operazioni potranno essere effettuate con veicoli a motore.

4.Le occupazioni connesse con i punti g, h, i di cui al comma 1 dell'art.6, non debbono ostacolare la continuità dei percorsi pedonali.

#### Art. 9

1.Nelle zone a traffico limitato il transito e la sosta sono consentiti, nei periodi stabiliti da apposite ordinanze, solo alle seguenti categorie di utenti e di veicoli: residenti, veicoli utilizzati da soggetti portatori di handicap (limitate capacità motorie), veicoli in servizio di emergenza e taxi, veicoli di utenti con autorizzazione provvisoria a durata limitata per esigenze occasionali, altre categorie di utenti e veicoli individuati da apposita ordinanza.

2.Per tutte le attività elencate al comma 1 dell'art. 6 ai punti a, b, c le operazioni ad esse connesse debbono essere effettuate tra le 22.00 e le 7.00. Eccezionalmente potrà essere consentito l'accesso alle ZTL, limitatamente alle operazioni di cui al punto a del comma 1 dell'art.6, con permessi specifici, in giorni ed orari predeterminati.

3.La regolamentazione delle attività, elencate ai punti g, h, i, j del comma 1 dell'art.6 è la medesima di quella indicata all'art.6.



## Art.10

1. Le recinzioni e le piantagioni non dovranno ostacolare o ridurre il campo visivo necessario a salvaguardare la sicurezza della circolazione.

2. Per le recinzioni e le piantagioni sulle nuove strade si fa riferimento a quanto previsto dall'art.18 del Nuovo Codice della Strada.

3. Per la viabilità esistente, in corrispondenza delle intersezioni stradali a raso, nelle aree di visibilità, come definito al comma 4, è fatto divieto di eseguire piantagioni, mentre le recinzioni dovranno essere tali da non costituire ostacolo alla visibilità.

4. Per area di visibilità, sulle strade esistenti, si definisce il triangolo avente due lati sugli allineamenti delimitanti il confine stradale, la cui lunghezza misurata a partire dal punto di intersezione degli allineamenti stessi sia pari al doppio della distanza stabilita per le fasce di rispetto ed il terzo lato costruito dal segmento congiungente i punti esterni.



Tabella 1/4

STRADE URBANE	FUNZIONI Funzione preminente o più opportuna	LE COMPONENTI DEL TRAFFICO E LA LORO REGOLAZIONE ESSENZIALE				LIMITE DI VELOCITA' [km/h]
		v = veicoli ammessi	b = bus	s = sosta	p = pedoni	
(A) AUTOSTRADA strada principale	attraversamenti e scambi a elevato livello di servizio	v -tutti, ad eccezione di pedoni, velocipedi, ciclomotori e veicoli a trazione animale b -esclusa la fermata s -solo su aree di servizio e parcheggi con corsia di accelerazione e decelerazione, fermata/sosta di emergenza su corsia/piazzole dedicate p -attraversamenti sfalsati				130
(A) AUTOSTRADA eventuale strada di servizio	sosta e raggruppamento degli accessi dalle proprietà laterali alla strada principale e viceversa, movimento e manovre di veicoli non ammessi sulla strada principale	v -tutti b -piazzole di fermata o eventuale corsia riservata s -ammessa in spazi delimitati (fascia di sosta) p -marciapiedi protetti				50
(D) SCORRIMENTO strada principale	spostamenti a grande distanza (10-16 km) all'interno di un centro abitato, con elevato livello di servizio	v -tutti, ad eccezione di velocipedi, ciclomotori (solo se la velocità ammessa è superiore a 50 km/h) e veicoli a trazione animale b -corsia riservata e/o fermata organizzata s -ammessa in spazi separati con immissioni ed uscite concentrate p -marciapiedi protetti; attraversamenti sfalsati e/o semaforizzati (a chiamata o coordinati) con mutua distanza di 150÷200 m				70
(D) SCORRIMENTO eventuale strada di servizio	sosta e raggruppamento degli accessi dalle proprietà laterali alla strada principale e viceversa, movimento e manovre di veicoli non ammessi sulla strada principale	v -tutti b -piazzole di fermata s -ammessa in spazi delimitati (fascia di sosta) p -marciapiedi; attraversamenti semaforizzati o zebrati con mutua distanza di 100÷200 m				50
(E) QUARTIERE	collegamento tra settori e quartieri limitrofi o spostamenti di distanze ridotte (4-10 km) all'interno di un centro abitato, con un medio livello di servizio	v -tutti b -piazzole di fermata o eventuale corsia riservata s -ammessa in spazi delimitati solo se presente la corsia di manovra p -marciapiedi; attraversamenti semaforizzati o zebrati con mutua distanza di 100÷200 m				50
(F) LOCALE	a servizio diretto degli edifici, internamente ai quartieri o alle aree residenziali, per la parte iniziale o finale degli spostamenti veicolari privati; strade pedonali e strade parcheggio	v -possibilità di interventi di moderazione del traffico (dossi, velocità, tracciato, isole spartitraffico, ecc.) b -non ammessi s -ammessa in spazi delimitati (fascia di sosta) p -marciapiedi o demarcazione o niente; attraversamenti zebrati con mutua distanza di 100÷200 m o niente				50 o valori inferiori (vedi art.135 Regolamento CdS per zone residenziali)



Tabella 2/4

STRADE URBANE	GEOMETRIA TRASVERSALE														
	Carreggiate	Numero di corsie per senso di marcia	Larghezza corsia di marcia [m]	Larghezza minima spartitraffico [m]	Larghezza minima banchina in sinistra [m]	Larghezza minima banchina in destra [m]	Larghezza corsia di emergenza [m]	Larghezza minima margine interno [m]	Larghezza minima margine laterale [m]	Larghezza minima marciapiedi [m]	Ampiezza fasce di pertinenza (fino al confine) [m]	Ampiezza fasce di rispetto (art.18 CdS) dal confine in rettilineo [m]			
												costruzioni	recinzioni	alberi	siepi con h > 1 m
(A) AUTOSTRADA strada principale	indipendenti o separate da spartitraffico	2 o più	3,75	1,80	0,70	-	3,00	3,20 (a)	5,30 (b)	-	20	30	3	non inferiore alla massima altezza raggiungibile dagli alberi e comunque non inferiore a 6 m	3
(A) AUTOSTRADA eventuale strada di servizio	unica, monodirezionale e con verso concorde a quello della carreggiata principale adiacente	1 o più	3,00 (°) (°°)	-	0,50	0,50	-	-	-	1,50	20	30	-	-	-
(D) SCORRIMENTO strada principale	indipendenti o separate da spartitraffico	2 o più	3,25 (°)	1,80	0,50	1,00	-	2,80 (a)	3,30 (b)	1,50	15	20	2	-	3
(D) SCORRIMENTO eventuale strada di servizio	unica, monodirezionale e con verso concorde a quello della carreggiata principale adiacente	1 o più	2,75 (°°)	-	0,50	0,50	-	-	-	1,50	15	20	-	-	-
(E) QUARTIERE	unica	1 o più	3,00 (°) (°°)	-	-	0,50	-	-	-	1,50	12	20 (o meno se diversamente specificato da PRG)	-	-	-
(F) LOCALE	unica	1 o più	2,75 (°°)	-	-	0,50	-	-	-	1,50	5	10 (o meno se diversamente specificato da PRG)	-	-	-

(°) m 3,50 per una corsia per senso di marcia, nel caso di strada percorsa da autobus o mezzi pesanti

(°°) nel caso di strada a senso unico con una sola corsia, la larghezza complessiva della corsia più le banchine deve essere non inferiore a 5,50 m, incrementando la corsia sino ad un massimo di 3,75 m e riportando la differenza sulla banchina in destra

(a) larghezza minima spartitraffico + 2 x (larghezza minima banchina in sinistra)

(b) larghezza spartitraffico + larghezza minima banchina in sinistra per strada di servizio + larghezza minima banchina in destra (o larghezza corsia di emergenza)



Tabella 3/4

STRADE URBANE	GEOMETRIA LONGITUDINALE							
	Intervallo velocità di progetto		Pendenza trasversale in curva ( $q_{max}$ )	Aderenza trasversale in curva ( $f_{tmax}$ )	Raggio minimo planimetrico [m]	Raggio minimo altimetrico [m]		Pendenza longitudinale massima (*)
	Limite inferiore [km/h]	Limite superiore [km/h]				convesso	concavo	
(A) AUTOSTRADA strada principale	80	140	7 %	0,130	252	3.500	2.500	6 %
(A) AUTOSTRADA eventuale strada di servizio	40	60	3,5 %	0,210	51	1.000 (700 se < 4%)	600	6 %
(D) SCORRIMENTO strada principale	50	80	5 %	0,205	77	2.000	1.200	6 %
(D) SCORRIMENTO eventuale strada di servizio	25	60	3,5 %	0,220	19	300	200	6 %
(E) QUARTIERE	40	60	3,5 %	0,210	51	1.000 (700 se < 4%)	600	8 %
(F) LOCALE	25	60	3,5 %	0,220	19	300	200	10 %

(\*) I valori della pendenza massima possono essere aumentati di una unità qualora, da una verifica da effettuare di volta in volta, risulti che lo sviluppo della livelletta sia tale da non penalizzare eccessivamente la circolazione, in termini di riduzione delle velocità e della qualità del deflusso



Tabella 4/4

STRADE URBANE	DISCIPLINA INTERSEZIONI MINIMA						USO			
	A strada principale	A strada di servizio	D strada principale	D strada di servizio	E	F	Distanza minima tra intersezioni [m]	Passi carrabili, Accessi (art.46 CdS)	Distributori	Chioschi, edicole, fiere, mercati sulla sede stradale (art.20 CdS)
<b>(A) AUTOSTRADA strada principale</b>	a livelli sfalsati	a livelli sfalsati	a livelli sfalsati	---	---	---	1.500	NO	con corsia di accelerazione e decelerazione (almeno 500 m dalle intersezioni)	NO
<b>(A) AUTOSTRADA eventuale strada di servizio</b>	a livelli sfalsati	completamente (o parzialmente svincolate **)	completamente o parzialmente svincolate	completamente o parzialmente svincolate	---	---	30	Consentiti, con idonei varchi ad almeno 500 m dalle intersezioni	solo in aree esterne alle carreggiate stradali con idonei varchi ad almeno 500 m dalle intersezioni	NO
<b>(D) SCORRIMENTO strada principale</b>	a livelli sfalsati	completamente o parzialmente svincolate	completamente o parzialmente svincolate, a raso regolate con semaforo o a rotatoria (R > 35 m)	completamente o parzialmente svincolate	completamente o parzialmente svincolate, a raso regolate con semaforo o a rotatoria (R > 35 m)	---	300	NO	con corsia di accelerazione e decelerazione (almeno 100 m dalle intersezioni)	NO
<b>(D) SCORRIMENTO eventuale strada di servizio</b>	---	completamente o parzialmente svincolate	completamente o parzialmente svincolate	completamente o parzialmente svincolate, a raso regolate con semaforo o a rotatoria (R > 35 m)	parzialmente svincolate o a raso (sì rotatoria)	parzialmente svincolate o a raso (sì rotatoria)	30	Consentiti, con idonei varchi ad almeno 100 m dalle intersezioni	solo in aree esterne alle carreggiate stradali con idonei varchi ad almeno 100 m dalle intersezioni	NO
<b>(E) QUARTIERE</b>	---	---	completamente o parzialmente svincolate, a raso regolate con semaforo o a rotatoria (R > 35 m)	parzialmente svincolate o a raso (sì rotatoria)	parzialmente svincolate o a raso (sì rotatoria)	a raso	100	NO, consentiti su strade di servizio con idonei varchi ad almeno 30 m dalle intersezioni	solo in aree esterne alle carreggiate stradali (almeno 30 m dalle intersezioni)	Consentiti sui marciapiedi fino ad un massimo della metà della loro larghezza purché in adiacenza ai fabbricati e sempre che rimanga libera una zona per la circolazione dei pedoni larga almeno 2 m (art.20 CdS)
<b>(F) LOCALE</b>	---	---	---	parzialmente svincolate o a raso (sì rotatoria)	a raso	a raso	30	Consentiti (almeno 12 m dalle intersezioni)	solo in aree esterne alle carreggiate stradali (almeno 30 m dalle intersezioni)	Consentiti sui marciapiedi fino ad un massimo della metà della loro larghezza purché in adiacenza ai fabbricati e sempre che rimanga libera una zona per la circolazione dei pedoni larga almeno 2 m (art.20 CdS)

\*\* con basse percentuali di svolte a sinistra (inferiori al 10%)

--- non consentita



Comune di Bacoli



## PUT *Piano Urbano del Traffico*

### Regolamento viario

	REV.	DATA	MOTIVO DELL'EMISSIONE	ESEGUITO	CONTROLLATO	APPROVATO
ELAB.	0	Nov. 2012	Prima emissione	Ing. Vito BUSILLO	Ing. Nicola MURINO	Ing. Guido F. MARINO
SCALA:	1:200					
DATA:	Novembre 2012					



Siti internet: <http://www.tpsitalia.it> - <http://www.ptvit.it>

Sede legale e operativa: Via Settevalli, 133c - 06129 Perugia (PG)  
Tel 0755000990 Fax 0755018496 - e-mail: [tpspg@ptvit.it](mailto:tpspg@ptvit.it)

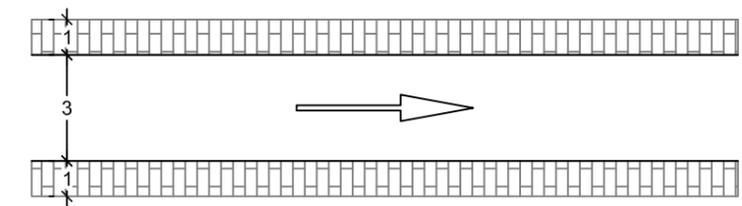
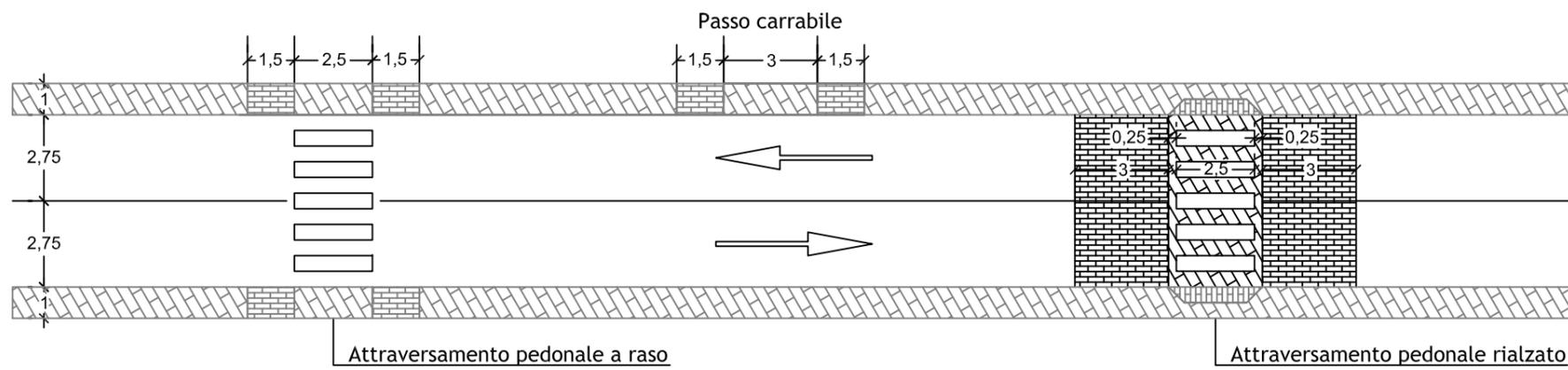
Ufficio di Bologna: Via Antonio Gramsci, 3 - 40121 Bologna (BO)  
Tel 0514210982 Fax 0514219279 - e-mail: [tpsbo@ptvit.it](mailto:tpsbo@ptvit.it)

RESPONSABILE DI PROGETTO:  
Ing. Guido Francesco MARINO

COORDINAMENTO MODELLI:  
Ing. Stefano CIURNELLI

PROGETTO E MODELLI DI SIMULAZIONE:  
Ing. Nicola MURINO, Ing Vito BUSILLO

ELABORAZIONI:  
Ing. Leonardo DI PUMPO, Francesco FILIPPUCCI



Comune di Bacoli  
Provincia di Napoli

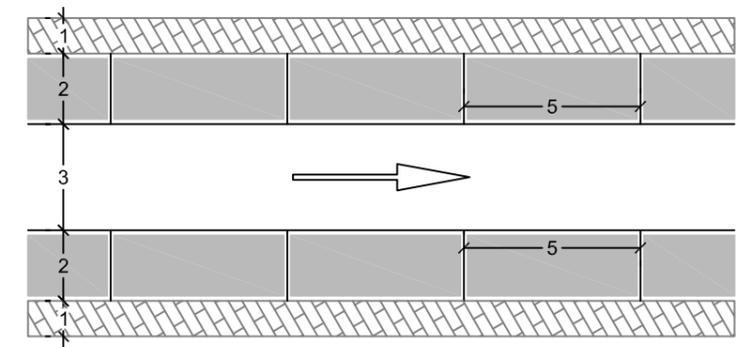
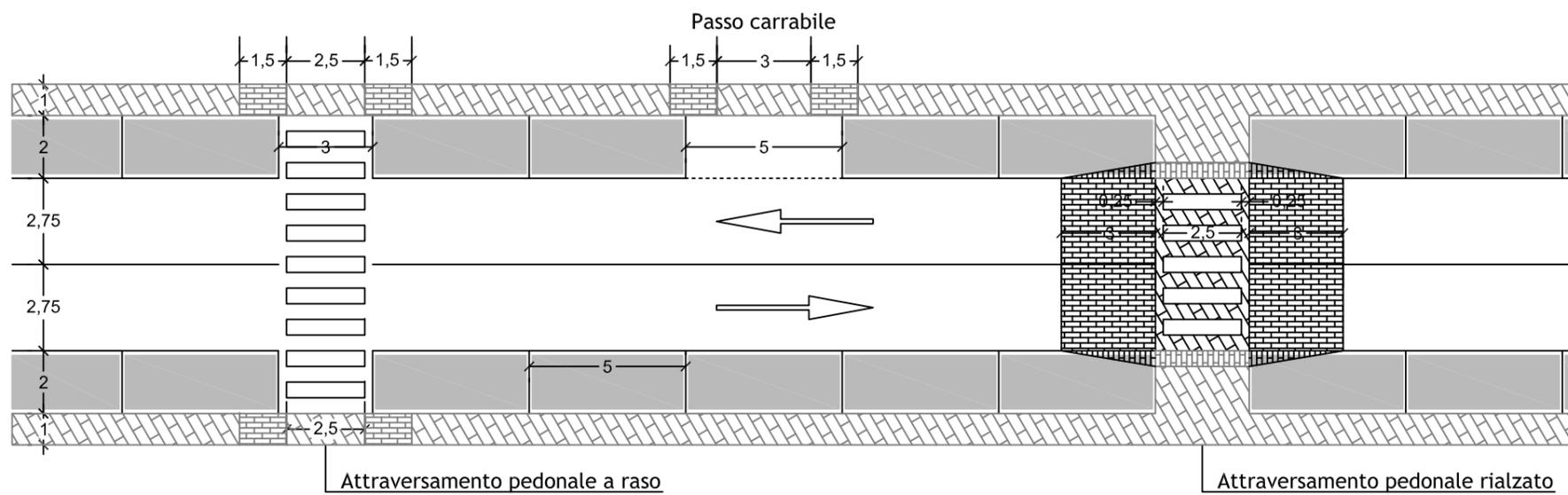


PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO  
Schemi tipo per riorganizzazione di strade esistenti  
A - Strade locali senza sosta

scala: 1:200  
codifica: Regolamento\_Viario  
revisione: 0

data:  
Novembre 2012

Responsabile del progetto  
Ing. Guido Francesco MARINO



Comune di Bacoli  
Provincia di Napoli



PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO  
Schemi tipo per riorganizzazione di strade esistenti  
B - Strade locali con sosta in linea  
(largh. fascia sosta: 2 m - largh. fascia manovra: 3 m - modulo stallo: 5 m)

scala: 1:200

codifica: Regolamento\_Viario

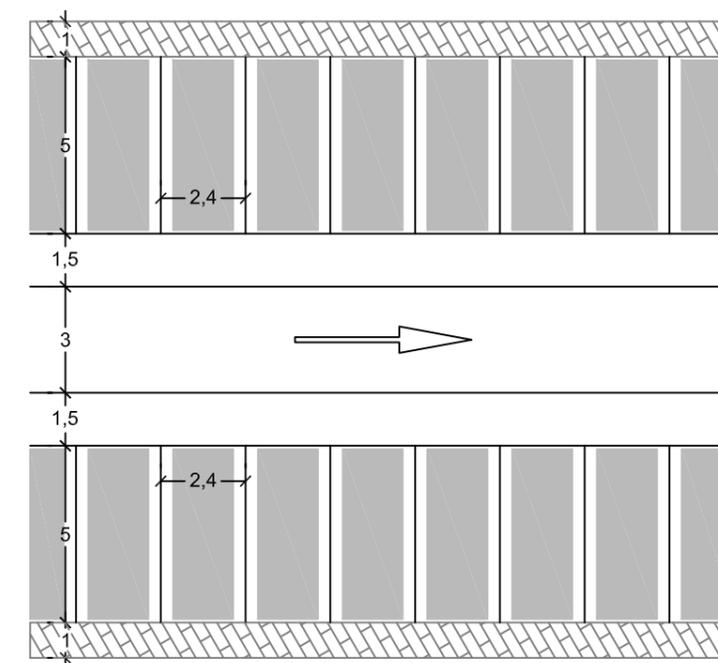
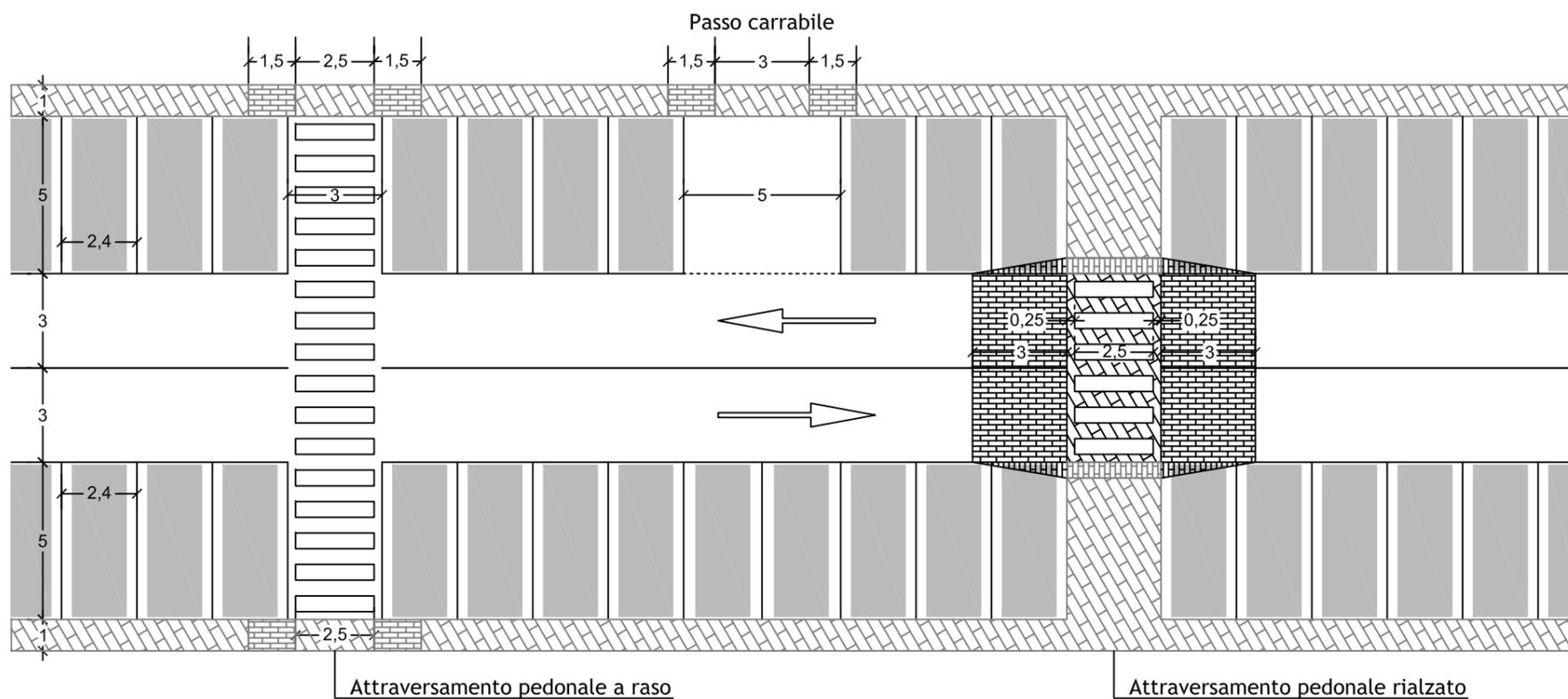
revisione: 0

data:

Novembre 2012

Responsabile del progetto

Ing. Guido Francesco MARINO



Comune di Bacoli  
Provincia di Napoli



PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO  
Schemi tipo per riorganizzazione di strade esistenti  
C - Strade locali con sosta a pettine  
(largh. fascia sosta: 5 m - largh. fascia manovra: 6 m - modulo stallo: 2,4 m)

scala: 1:200

codifica: Regolamento\_Viario

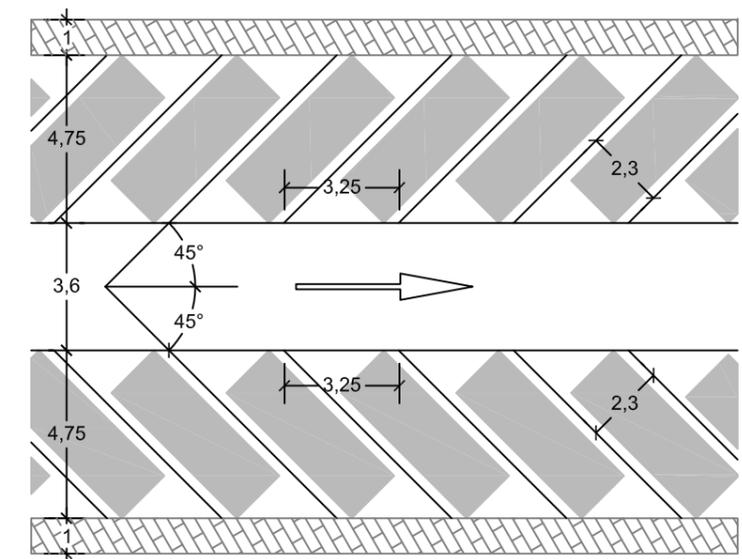
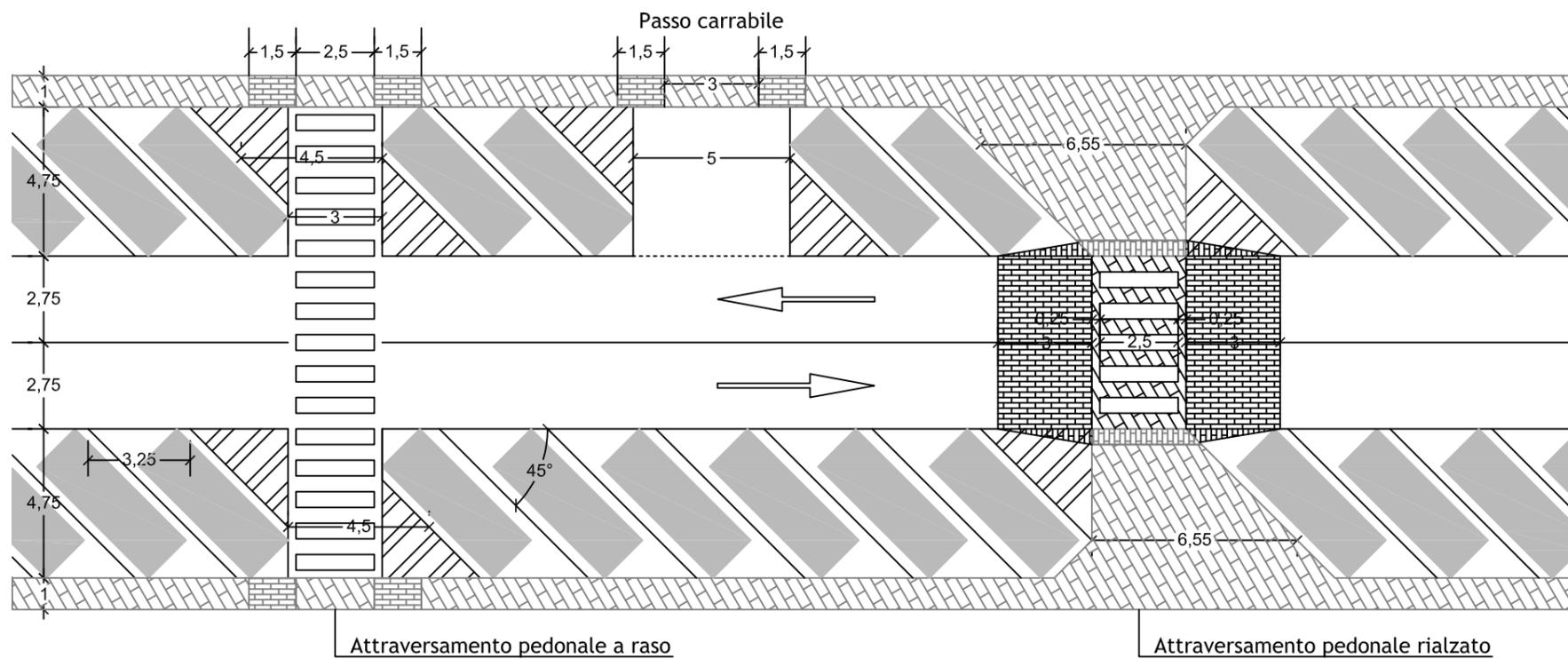
revisione: 0

data:

Novembre 2012

Responsabile del progetto

Ing. Guido Francesco MARINO



**Comune di Bacoli**  
**Provincia di Napoli**



**PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO**  
 Schemi tipo per riorganizzazione di strade esistenti  
 D - Strade locali con sosta a spina a 45°  
 (largh. fascia sosta: 4,75m - largh. fascia manovra: 3,6 m - modulo stallo: 3,25m)

scala: 1:200

codifica: Regolamento\_Viario

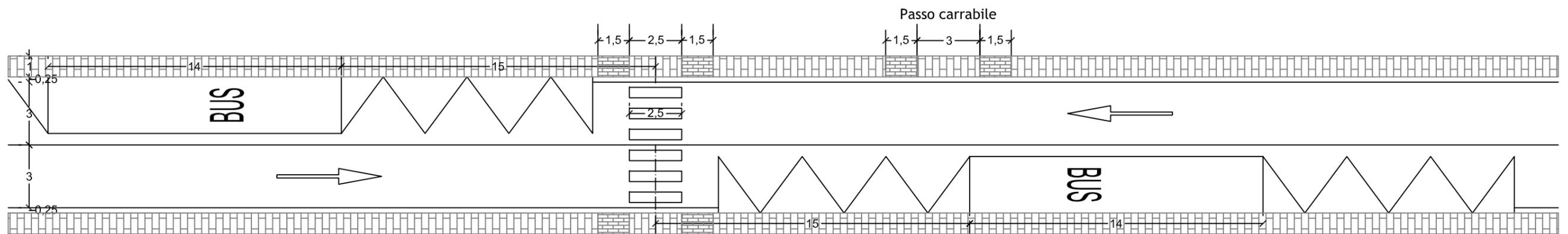
revisione: 0

data:

Novembre 2012

Responsabile del progetto

Ing. Guido Francesco MARINO



Comune di Bacoli  
Provincia di Napoli



PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO  
Schemi tipo per riorganizzazione di strade esistenti  
E - Strade locali interzonali a doppio senso  
di circolazione senza sosta

scala: 1:200

codifica: Regolamento\_Viario

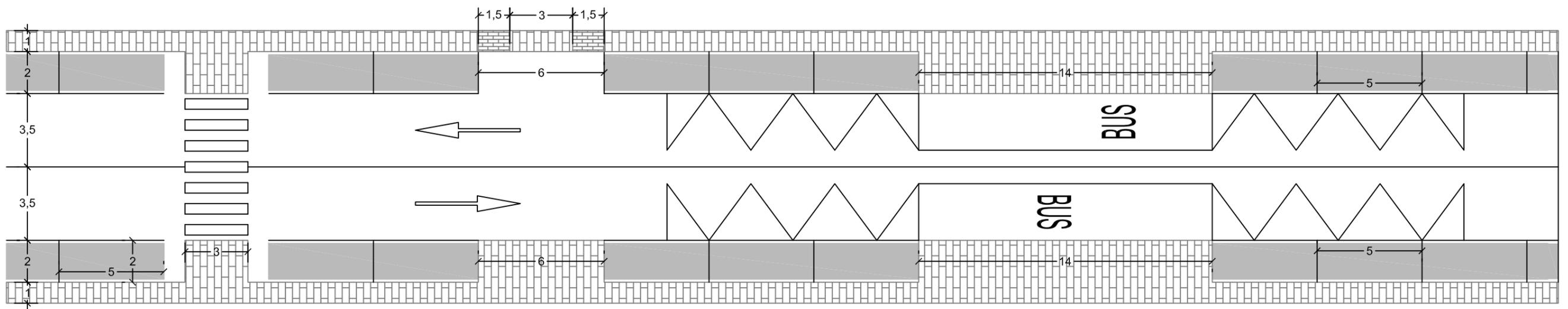
revisione: 0

data:

Novembre 2012

Responsabile del progetto

Ing. Guido Francesco MARINO



**Comune di Bacoli**  
 Provincia di Napoli



**PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO**  
 Schemi tipo per riorganizzazione di strade esistenti  
 F - Strade locali interzonali a doppio senso  
 di circolazione con sosta longitudinale

scala: 1:200

codifica: Regolamento\_Viario

revisione: 0

data:

Novembre 2012

Responsabile del progetto

Ing. Guido Francesco MARINO