

AUTORIZZAZIONE DI NUOVE FERMATE E NUOVI PERCORSI DI TPL DA PARTE DELL'AGENZIA PER IL TRASPORTO PUBBLICO DEL BACINO DI SONDRIO

D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753 e Legge Regionale 4 aprile 2012, n. 6 art. 4 comma 2.j

Per il servizio di Trasporto Pubblico su strade effettuati con autobus, gli accertamenti sono limitati al riconoscimento, ai fini della sicurezza e della regolarità del servizio, della idoneità del percorso, delle sue eventuali variazioni, nonché dell'ubicazione delle fermate in relazione anche alle caratteristiche dei veicoli da impiegare. Restano ferme inoltre le norme del vigente codice della strada e delle relative disposizioni di esecuzione per ciò che concerne l'ammissione alla circolazione dei veicoli.

PROCEDURA PER LA RICHIESTA DI NUOVE FERMATE E NUOVI PERCORSI DI TPL

0. Esigenza di una nuova fermata o dello spostamento (e conseguente modifica del percorso)

La proposta può essere avanzata (da cittadini, istituti scolastici...) presentando una richiesta motivata agli uffici del Comune che si occuperanno di gestirla sia dal punto di vista delle autorizzazioni che dell'espletamento del servizio valutando di concerto con l'Agenzia le possibili modalità a partire dai servizi e dai contratti in essere.

Nello specifico si potranno valutare con l'Agenzia variazioni chilometriche dei percorsi in base a quanto stabilito nei contratti in essere con le Aziende che si occupano del servizio TPL ed eventualmente servizi sperimentali per nuove tratte in base alle necessità evidenziate dai Comuni ed alle disponibilità delle Aziende stesse.

Il tecnico dell'Agenzia sarà a disposizione per assistere l'Ente richiedente durante la fase di redazione della documentazione tecnica e per dare parere preventivo per la progettazione a regola d'arte delle nuove fermate e dei percorsi.

1. Invio da parte del Comune della richiesta all'Ente proprietario della strada (Anas, Provincia...) e per conoscenza all'Agenzia del TPL tramite PEC

Alla richiesta deve essere allegata la seguente documentazione:

- Ortofoto e corografia su Carta Tecnica Regionale al massimo in scala 1:10'000 riportante il percorso della linea (nuovo percorso o eventuale variazione richiesta), l'ubicazione delle fermate esistenti e previste, la toponomastica delle vie del percorso e di quelle nelle immediate vicinanze della zona dove sono posizionate le nuove fermate;
- Planimetria in scala 1:100 delle fermate con indicazione dettagliata delle opere da eseguirsi (pensilina, banchina rialzata, segnaletica orizzontale e verticale...);
- Sezione/i trasversale/i in scala 1:100 in corrispondenza delle fermate;
- Stralcio dell'eventuale perimetrazione del centro abitato della zona interessata in scala 1:500;
- Foto ben visibili dello stato di fatto.

Devono essere inoltre riportate:

- L'indicazione univoca della posizione GPS dell'area dove si intende istituire la fermata;
- L'indicazione e la classificazione della strada secondo *Nuovo codice della strada* e l'Ente proprietario;
- Le dimensioni del mezzo più grande che effettuerà il servizio sulla tratta e che sosterrà alla fermata in oggetto;
- Le linee e le tabelle orario degli autobus interessate.

2. Nullaosta dell'Ente proprietario della strada

L'Ente proprietario della strada provvederà a valutare la documentazione pervenuta e a rilasciare un parere tecnico circa il percorso da effettuare, le limitazioni ai mezzi da impiegare, la fermata e le relative dotazioni (segnaletica orizzontale e verticale, palina, pensilina, marciapiede...)

Nel caso in cui la strada interessata dal nuovo percorso o la nuova fermata sia collocata in territorio comunale, e quindi l'Ente proprietario sia il Comune, dovrà essere redatta la medesima documentazione del punto 2 che dovrà essere inviata all'Agenzia e il Comune medesimo sarà responsabile della progettazione a regola d'arte.

3. Certificato di regolare esecuzione del Comune

Il Comune darà comunicazione all'Ente proprietario e all'Agenzia dell'avvenuta esecuzione dei lavori a regola d'arte come da elaborati.

4. Sopralluogo dinamico congiunto

Verrà concordato un sopralluogo dinamico (a bordo dell'autobus), con il quale verrà effettuato il percorso con le manovre di fermata e ripartenza, a cui dovranno partecipare:

- un tecnico e/o un delegato del Sindaco e un vigile urbano del Comune;
- il tecnico dell'Agenzia;
- il tecnico dell'Ente proprietario;
- (l'autista dell'Azienda che effettuerà il servizio con il mezzo che verrà impiegato).

Il tecnico dell'Agenzia redigerà un Verbale di sopralluogo e ne invierà copia a tutti i soggetti presenti.

Durante il sopralluogo, valutato lo stato dei luoghi, il tecnico dell'Agenzia può riservarsi la possibilità di far aggiungere dotazioni (come ad esempio specchi) per migliorare la visibilità degli autisti e la sicurezza degli utenti.

Il Comune dovrà comunicare l'avvenuta posa di dotazioni o l'espletamento di eventuali modifiche alla segnaletica orizzontale e/o verticale che saranno richieste.

5. Istruttoria ATPL

A seguito del sopralluogo dinamico il tecnico dell'Agenzia rilascerà il parere circa la sicurezza e la idoneità del percorso e della fermata così che il servizio potrà essere messo in atto.

NORMATIVA VIGENTE DI RIFERIMENTO PER LA PROGETTAZIONE DI PERCORSI E FERMATE

A livello nazionale:

- Nuovo codice della strada (*D.L. n.285 del 30/4/1992*) e *Regolamento di attuazione ed esecuzione (D.P.R. 495 del 16/12/1992)*;
- Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade (*D.M. del 5/11/2001*);
- Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali (*D.M. del 19/4/2006*);
- Direttive per la redazione, adozione ed attuazione del Piano urbano del traffico del Ministero dei Lavori Pubblici del 12/4/1995;
- Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici (*DPR del 24/7/1996, n. 503*);
- Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche (*DM del 14 /6/1989 n.236*).

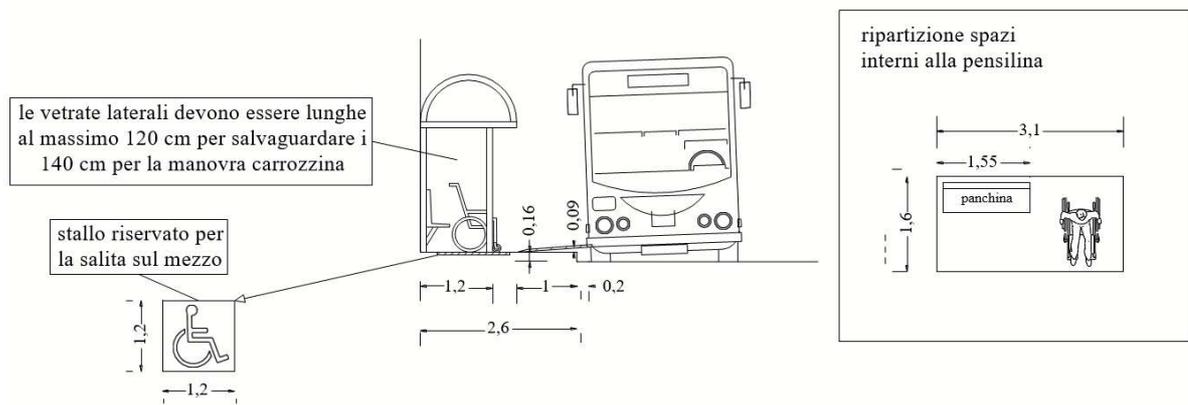
A livello regionale:

- Norme per la progettazione di zone di intersezione e assi stradali (*DGR n. VIII/3219 del 27 settembre 2006*);

- Regolamento regionale per la progettazione stradale (N. 7 del 24 aprile 2006).

REGOLE DI BASE PER LA BUONA PROGETTAZIONE

- Sfalsamento delle fermate: nelle strade extraurbane ad unica carreggiata e a doppio senso di marcia, le aree di fermata devono essere ubicate in posizione tale che distino tra loro almeno 50m, in posizione posticipata l'una rispetto all'altra, secondo il rispettivo senso di marcia (*art.352 Regolamento del Codice della strada*).
- Posizione delle fermate presso intersezioni stradali: nei centri abitati e sulle strade extraurbane le fermate, situate in corrispondenza delle aree di intersezione, sono poste di massima dopo l'area di intersezione ad una distanza non minore di 20m. Se il numero delle linee e la frequenza delle corse causa accumulo dei mezzi in modo da costruire intralcio per l'area di intersezione, la fermata deve essere anticipata ad almeno 10m dalla soglia dell'intersezione (*art.352 Regolamento del Codice della strada*).
- Area di fermata degli autobus: le strisce di delimitazione della fermata dei veicoli in servizio di trasporto pubblico collettivo di linea sono costituite da una striscia longitudinale gialla discontinua, posta ad una distanza minima di 2,70 m dal marciapiede o dalla striscia di margine continua, e da due strisce trasversali gialle continue che si raccordano perpendicolarmente alle precedenti; nel caso di golfi di fermata le strisce trasversali possono non essere tracciate. La larghezza delle strisce è di 12 cm. La zona di fermata è suddivisa in tre parti: la prima e l'ultima di lunghezza pari a 12 m, necessarie per l'effettuazione delle manovre di accostamento al marciapiede e di reinserimento nel flusso di traffico da parte del veicolo; la zona centrale deve avere una lunghezza minima pari alla lunghezza, maggiorata di 2 m, del veicolo più lungo che effettua la fermata. La prima e l'ultima parte possono essere evidenziate mediante tracciamento di una striscia gialla a zig zag. Sulla pavimentazione all'interno della zona di fermata deve essere apposta l'iscrizione BUS (*art.151 Regolamento del Codice della strada*).
- Golfo di fermata: lungo le strade extraurbane, dove le fermate degli autobus possono costituire intralcio o pericolo per la circolazione, si devono prevedere piazzole di fermata fuori della carreggiata. Queste piazzole devono avere una larghezza minima di 3m in corrispondenza della fermata e una lunghezza minima di 12m; inoltre dovranno essere provviste di raccordi di entrata e uscita di lunghezza minima di 30m. Le piazzole di fermate devono essere completate da un marciapiede o da un'apposita isola rialzata, opportunamente attrezzati per la sosta dei passeggeri in attesa (*art.352 Regolamento del Codice della strada*).
- Posizione della palina di fermata: i sostegni verticali dei segnali devono essere collocati a distanza non inferiore a 0,50 m dal ciglio del marciapiede o dal bordo esterno della banchina; in presenza di barriere i sostegni possono essere ubicati all'esterno e a ridosso delle barriere medesime, purché non si determinino sporgenze rispetto alle stesse. (*art. 81 Regolamento del Codice della strada*); le tabelle contenenti gli orari dei passaggi dei mezzi pubblici devono essere poste ad una idonea altezza da terra.
- Pensilina: per essere adatte agli utenti in sedia a rotelle le pensiline devono sempre prevedere uno spazio libero di almeno 120x120 cm al riparo dagli agenti atmosferici. Bisogna porre particolare attenzione alla posa dei pannelli informativi e del cestino dei rifiuti.

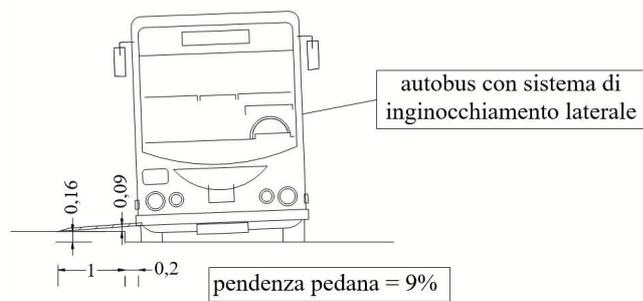


- **Illuminazione:** è necessario assicurare un'adeguata illuminazione degli spazi di attesa, avendo cura di evitare l'effetto abbagliante per consentire all'utente di osservare gli spazi intorno meno illuminati, ma che sia tale da garantire un elevato livello di sicurezza; anche l'illuminazione dell'attraversamento pedonale dovrà essere adeguata.
- **Seduta:** è necessario almeno dotare la fermata di un numero adeguato di sedute.
- **Attraversamento pedonale:** gli attraversamenti pedonali devono essere posizionati dietro lo stallo di fermata al fine di salvaguardare l'incolumità dei pedoni in procinto di attraversare la strada (si garantisce così la massima visibilità sia per i pedoni intenzionati ad attraversare che per i veicoli che sopraggiungono dietro al mezzo pubblico). Si ricorda che le zebraie indicanti l'attraversamento pedonale devono avere una larghezza di 2,5m sulle strade locali e urbane di quartiere, e di 4m sulle altre strade. Gli attraversamenti pedonali, infine, devono essere avvisati mediante apposita segnaletica verticale da posizionarsi nelle immediate vicinanze, sempre a doppia faccia e su ambo i lati della strada, anche se a senso unico di circolazione (*art 135, comma 3, Regolamento del Codice della strada*).

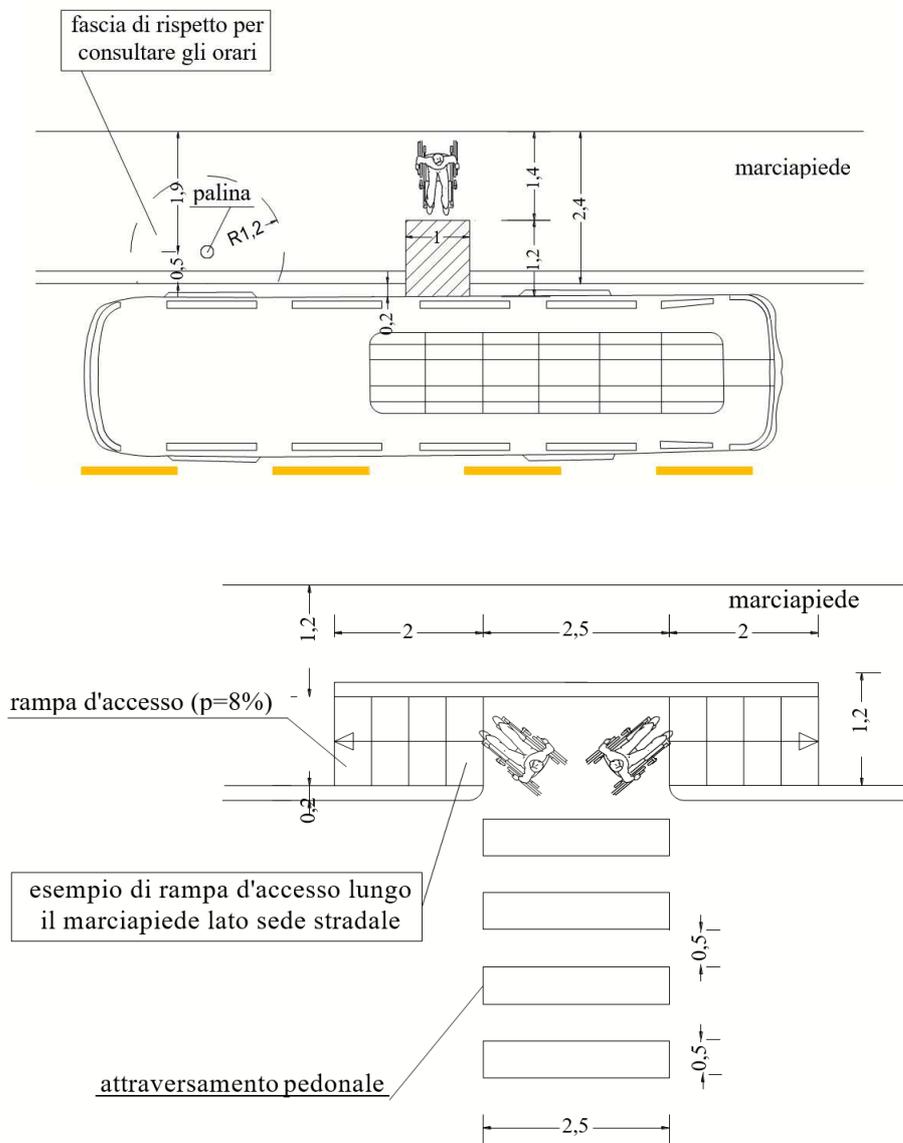
In ambito extraurbano (lungo le strade di tipo C e F) si raccomanda l'utilizzo di segnaletica verticale con la posa di segnale di pericolo "attraversamento pedonale" (con luci gialle lampeggianti, poste ad una distanza di 150m dall'attraversamento pedonale o comunque ad una distanza da stabilirsi in base alla distanza di visibilità per l'arresto, da calcolarsi in funzione delle velocità operative dei veicoli) e segnale di "attraversamento pedonale" (posto in corrispondenza dell'attraversamento, con luci gialle lampeggianti, possibilmente installato su di un pastorale, attrezzato per l'illuminazione dell'attraversamento); per quanto riguarda la segnaletica orizzontale si raccomanda l'utilizzo di segnaletica di rallentamento e con funzione di allerta ad effetto ottico, acustico/vibrotorio, costituita da bande trasversali o realizzabili (con opportuni mezzi di segnalamento orizzontale o trattamento della superficie della pavimentazione stradale) e di una striscia di separazione dei sensi di marcia continua in prossimità dell'attraversamento pedonale che vieti il sorpasso.

In ambito urbano per consentire maggiore visibilità e garantire continuità ai percorsi ciclo-pedonali, può essere esaminata la possibilità di realizzare attraversamenti pedonali rialzati a quota marciapiede, raccordati al piano stradale mediante scivoli (con caratteristiche geometriche: dislivello massimo di 15cm, lunghezza minima della piattaforma rialzata di 6m, lunghezza delle rampe minimo di 3,75m e pendenza degli scivoli non superiore al 4%).

- **Pendenza della pedana:** con un marciapiede alto 16 cm e con un piano calpestabile dell'autobus posto a 25 cm dal livello stradale, si ha una pedana con una inclinazione attorno al 9%, sufficiente per una salita agevole della carrozzina sul mezzo pubblico.



- **Dimensionamento del marciapiede:** la larghezza minima del marciapiede che accoglie una fermata del Trasporto Pubblico deve essere di 1,50m (0,50m è la distanza minima tra palo della palina di fermata con il bordo del marciapiede + 1m per il libero passaggio dei pedoni); si può anche avere una larghezza inferiore a 1,5m qualora la palina di fermata sia posizionata ad almeno 1m di distanza dal bordo marciapiede. Per accedere al marciapiede mediante la carrozzina occorre realizzare una apposita rampa, se il marciapiede è alto 15cm occorre ad esempio una rampa lunga 200cm (larga almeno 100cm) con una pendenza quindi inferiore all'8%.



- **Parapetti e barriere di sicurezza:** per salvaguardare l'incolumità dell'utenza in attesa alle fermate poste su cordoli, spartitraffico o nelle vicinanze di fossati, occorre utilizzare delle apposite barriere di sicurezza.

- Pista ciclabile: qualora non sia possibile, per mancanza di spazio, far passare la pista ciclabile dietro la fermata del bus, occorre interrompere momentaneamente la pista ciclabile al fine di garantire lo spazio necessario allo svolgimento delle operazioni di carico/scarico utenza presso l'area di fermata dei mezzi pubblici. In corrispondenza dello stallo di fermata occorre realizzare pertanto un marciapiede alto quanto il cordolo di delimitazione della pista ciclabile, raccordato alla pista riservata ai ciclisti mediante due apposite rampe, e posizionare i relativi cartelli di fine e di inizio pista ciclabile.

Considerata la particolarità del territorio del Bacino di Sondrio possono essere concesse deroghe alle presenti disposizioni in situazioni particolari, debitamente documentate, ove la loro applicazione risulti impossibile o eccessivamente onerosa, eventualmente prevedendo sistemazioni alternative.

PROCEDURA PER LA RICHIESTA DI MODIFICHE ALL'ORARIO DELLE CORSE DEGLI AUTOBUS

0. Esigenza di variazione dell'orario o di aggiunta di corse

La proposta può essere avanzata (da cittadini, istituti scolastici...) presentando una richiesta motivata agli uffici del Comune che si occuperanno di notificarla e gestirla di concerto con l'Agenzia.

Il Consiglio comunale delibera circa l'attuazione del servizio in base alle risorse in bilancio e la Giunta darà mandato all'Agenzia di attuarlo.

1. Incontro di un tecnico e/o del Sindaco del Comune con il tecnico dell'Agenzia del TPL

Il tecnico dell'Agenzia sarà a disposizione per dare un parere all'Ente richiedente circa le modalità di espletamento del servizio a partire dai servizi e dai contratti in essere.

Nello specifico si valuteranno con l'Agenzia variazioni o integrazioni di orari in base a quanto stabilito nei contratti in essere con le Aziende che già si occupano del servizio TPL, alle necessità evidenziate dai Comuni ed alle disponibilità delle Aziende stesse.

2. Incontro con l'Azienda TPL

Per valutare le modalità di espletamento del servizio verrà concordato un incontro presso la sede dell'Agenzia a cui dovranno partecipare:

- un tecnico e/o un delegato del Sindaco;
- il tecnico dell'Agenzia;
- un delegato dell'Azienda TPL.

Il tecnico dell'Agenzia redigerà un verbale della seduta e ne invierà copia a tutti i soggetti presenti

3. Attivazione del servizio con modalità e tempistiche stabilite

L'Agenzia autorizza la modifica del piano di esercizio.