



## **CITTA' DI MESAGNE**

PROVINCIA DI BRINDISI



# **REGOLAMENTO DI ACCESSO ALLA ZONA A TRAFFICO LIMITATO (Z.T.L.) E ALL'AREA PEDONALE URBANA (A.P.U.) CONTROLLATE DA VARCHI ELETTRONICI**

## INDICE

Introduzione	3
Art. 1 - Finalità E Principi Generali	8
Art. 2 - Zona A Traffico Limitato (Z.T.L.) e Area Pedonale Urbana (A.P.U.)	8
Art. 3- Norme Per La Circolazione e La Sosta Nella Z.T.L.	11
Art. 4 - Norme Per La Circolazione e La Sosta Nell'A.P.U.	12
Art. 5 - Modalità Operativa Del Controllo Elettronico	13
Art. 6 - Permessi Di Accesso	14
Art. 7- Permessi Di Accesso Speciali	18
Art. 8 - Tipologia Di Permessi	19
Art. 9- Modalità Di Rilascio Dei Permessi	20
Art. 10- Validità, Modifiche, Verifica e Revoca dei Contrassegni	21
Art. 11- Furto, Smarrimento O Deterioramento Del Contrassegno	21
Art. 12- Controlli E Sanzioni	21
Art. 13- Aree di Sosta e Carico e Scarico	22
Art. 14- Caratteristiche dei Varchi a Controllo Elettronico	23
Art. 15- Periodi Ed Orari Di Attivazione Dei Varchi A Controllo Elettronico	25
Art. 16 - Operazioni Di Carico e Scarico	25
Art. 17 - Informativa ai Cittadini	26
Art. 18- Disposizioni Finali ed Entrata in Vigore	26

## INTRODUZIONE

La legge 8 luglio 1986, n. 349, attribuisce al Ministero dell'Ambiente le competenze in materia di prevenzione e controllo dell'inquinamento atmosferico ed il Decreto 27 Marzo 1998 del Ministero dell'ambiente "*Mobilità sostenibile nelle aree urbane*" (GU n. 179 del 3-8-1998) introduce alcuni impegni da affrontare per ridurre le emissioni inquinanti nelle aree urbane prodotte dai mezzi di trasporto motorizzati.

Lo stesso Decreto 21 Gennaio 2000 del Ministero dell'Ambiente in tema di Mobilità Sostenibile intende promuovere la realizzazione di interventi strutturali radicali finalizzati alla riduzione permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico urbano, tramite l'attuazione di modelli di mobilità sostenibile.

L'articolo 22 della legge n. 340/2000, poi, recita che i Piani Urbani della Mobilità sono "*progetti del sistema della mobilità comprendenti l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi d'interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura dei mobility manager, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città*".

In tale contesto assumono una valenza significativa tutti gli interventi delle Pubbliche Amministrazioni che intendano perseguire, tra gli altri, i seguenti obiettivi:

- delimitazione di aree del centro urbano a particolare valenza urbanistica, storica o architettonica, con emanazione di specifici provvedimenti atti a garantirne la salvaguardia
- regolazione del traffico nei centri urbani mediante l'applicazione di "*road and area pricing*";
- realizzazione, integrazione o completamento di sistemi di trasporto pubblico o servizi di pubblica utilità che utilizzano veicoli a trazione elettrica o alimentati a gas delle categorie M2, M3 e N2;
- realizzazione, integrazione o completamento di flotte di biciclette e di veicoli elettrici a due o tre ruote e quadricicli, appartenenti ai comuni, agli enti e ai gestori di servizi pubblici e dei servizi di pubblica utilità, pubblici e privati, nonché da destinare al noleggio nelle aree urbane;
- realizzazione, ampliamento o adeguamento tecnologico dei sistemi di monitoraggio degli inquinanti atmosferici, in particolare di quelli finalizzati agli adempimenti di cui all'articolo 2, del decreto interministeriale del 21.4.99;
- attuazione di studi e modelli di correlazione tra dati di inquinamento atmosferico e quelli provenienti dalla rilevazione del traffico veicolare.

Tale orientamento, peraltro, è stato confermato anche con il successivo Decreto 21 Dicembre 2000 del Ministero dell'Ambiente "*Programmi radicali per la mobilità sostenibile*", pubblicato sulla GU n.80 del 5 Aprile 2001.

Le problematiche dell'inquinamento atmosferico derivante dal traffico veicolare sono state anche affrontate nel Decreto 5 Novembre 2002 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in recepimento della direttiva n. 2001/100/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 7 dicembre 2001, come modifica della direttiva n. 70/220/CEE del

Consiglio, relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni dei veicoli a motore.

Molteplici sono stati, nel recente passato, gli interventi del Ministero dell'ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare al fine di promuovere la realizzazione di interventi strutturali per la razionalizzazione della mobilità in ambiente urbano diretti alla riduzione dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare.

In tale contesto, la individuazione di specifiche aree del centro all'interno delle quali ridurre o eliminare il traffico veicolare deve, pertanto, intendersi mirata la rispetto del principio della mobilità sostenibile, da cui deve derivare una migliore qualità di vita dei cittadini.

In relazione a questo, essenziale diventa la visione legata alla modifica degli spostamenti urbani, sempre più orientati verso la pedonalità, l'uso della bicicletta o del mezzo di trasporto collettivo e, in alternativa, dei veicoli a propulsione elettrica o ibrida.

Un effetto non secondario della individuazione di specifiche aree urbane con flussi di traffico contingentati è, pertanto, rappresentato dalla riqualificazione urbana e ambientale attraverso il recupero di una maggiore disponibilità di spazi da destinare alle utenze deboli ed al traffico pedonale, dalla riduzione delle correnti veicolari parassite e delle emissioni in atmosfera e, non ultima, dalla tutela delle aree a maggiore valenza storica, culturale ed architettonica.

Appare, inoltre, evidente che un più corretto uso dell'auto e della sosta comportino un abbattimento di alcuni indicatori ambientali quali, ad esempio, la diminuzione delle emissioni sonore e dell'inquinamento atmosferico in ambito urbano, come naturale conseguenza della riduzione dei flussi a vuoto di chi cerca, invano, un'area di sosta all'interno della rete stradale.

La delimitazione di Zone a traffico Limitato (Z.T.L.) e di Aree Pedonali Urbane (A.P.U.) rappresenta, quindi, uno degli strumenti attraverso i quali si individuano gli obiettivi e definiscono le strategie di gestione della domanda di sosta e dell'accesso alle zone più congestionate della città, sia in termini di suddivisione e localizzazione delle aree da destinare a parcheggio, sia in termini di programmazione degli interventi.

Un utile contributo alla regolamentazione giunge anche dalle già citate Direttive Ministeriali che individuano nella politica delle alternative modali - ovvero nelle forme di incentivazione dell'uso dei cosiddetti modi alternativi (piedi, bici, bus), e nelle forme di disincentivazione dell'uso degli autoveicoli per il trasporto individuale privato - gli interventi che contestualmente dovrebbero essere adottati.

Inoltre le direttive forniscono un utile strumento di pianificazione, laddove individuano le quattro componenti fondamentali del traffico secondo l'ordine assunto nella loro scala dei valori.

Il rispetto di tale scala risulta imprescindibile nella fase di pianificazione della mobilità urbana e, in ordine di priorità dà maggiore valenza a:

- circolazione dei pedoni;
- movimento di veicoli per il trasporto collettivo con fermate di linea (autobus, filobus e tram), urbani ed extraurbani;
- movimento di veicoli motorizzati;
- sosta di veicoli motorizzati, in particolare delle autovetture private.

Dalla adozione di tale scala di valori emerge il generale principio che, in caso di congestione di una strada dovuta alla presenza contemporanea delle quattro

componenti anzidette, il problema deve essere risolto "allontanando" – dapprima- la sosta dei veicoli privati (*passenger cars*) e successivamente, qualora non si fosse raggiunto il grado di riordino desiderato, le altre componenti di traffico, nell'ordine inverso a quello precedentemente indicato.

Oltre alle norme e ai principi sopra citati esiste anche una circolare esplicativa estremamente importante che chiarisce alcuni aspetti fondamentali legati all'accessibilità urbana, ovvero la Circolare Ministeriale - Ministero dei Lavori Pubblici - 21 luglio 1997, n. 3816 - "*Direttive per l'individuazione dei comuni che possono subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, al pagamento di una somma, nonché per le modalità di riscossione della tariffa e per le categorie dei veicoli a motore esentati.*"

La Circolare inserisce la tariffazione degli accessi alle zone a traffico limitato nelle strategie generali d'intervento per migliorare la mobilità urbana rappresentando una forma di disincentivazione dell'uso dei veicoli a motore per il trasporto individuale privato attraverso l'intervento sulla domanda di mobilità.

Quando si parla di *smart city* in termini di efficienza dei trasporti, per prima cosa, si pensa ad un uso efficiente dello spazio stradale.

Offrire un trasporto efficiente, peraltro, significa garantire l'accessibilità alle persone e alle attività economiche tramite un sistema adeguato di infrastrutture.

I dati sulla congestione urbana mostrano che la mobilità pedonale e quella ciclistica sono estremamente efficienti in termini di spazio e che le città ciclabili hanno bassi livelli di congestione, rivelandosi una ottima alternativa all'utilizzo del mezzo privato di trasporto.

L'uso più efficiente dello spazio, pertanto, rappresenta il punto di partenza per un trasporto urbano efficiente.

In occasione della "*3rd European Conference on Sustainable Urban Mobility Plans - Planning the efficient city*" tenutasi a Brema ad Aprile 2016 e della successiva "*European Conference on Mobility Management*" di Atene del Giugno 2016 si è posta l'attenzione su una città efficiente e orientata alla persona, come obiettivo primario della pianificazione urbana della mobilità sostenibile.

Prendendo spunto dai temi di cui sopra, le conferenze hanno posto l'accento su alcuni punti cardine, sia di contenuto sia di processo, i quali debbono fungere da principi ispiratori per ogni azione di pianificazione in termini di mobilità urbana.

Il principio ispiratore si basa sull'idea di pensare alle persone prima che ai veicoli, permettendo alle stesse di riappropriarsi degli spazi urbani che sono diventati oggetto di uso indiscriminato da parte delle autovetture, molto spesso in spregio alle più basilari regole di convivenza e di rispetto della tutela delle utenze deboli e delle persone affette da mobilità ridotta.

Gli ambienti stradali vivibili devono posizionare la mobilità pedonale e quella ciclistica al primo posto, antepoendo mobilità delle persone a quella dei veicoli.

Tuttavia, decenni di sviluppo orientato all'automobile hanno richiesto più spazio pubblico del dovuto, relegando le tematiche di mobilità pedonale e l'utilizzo da parte delle persone diversamente abili ad un ruolo di gregari.

Affrontare le continue sfide per il trasporto merci in città, peraltro, deve comunque rappresentare uno dei leitmotiv della pianificazione, posto che le città sono nodi di

sviluppo economico e che il commercio ed i servizi costituiscono le attività fondamentali in città, senza le quali non si renderebbe necessario il trasporto di persone, merci e informazioni.

Pertanto, risulta indispensabile pianificare congiuntamente lo sviluppo della città e la sua mobilità, atteso che la pianificazione degli spazi e la progettazione urbana influiscono fortemente sugli schemi di mobilità.

Una bassa dispersione urbana e un corretto orientamento ai bisogni delle modalità di trasporto sostenibile costituiscono dei prerequisiti necessari per scelte di spostamento ecocompatibili.

Lo spazio urbano oggettivamente soffre per l'elevato numero di auto private, sia in movimento sia in sosta.

Il trasporto pubblico, in tale contesto, rappresenta una delle forme di trasporto condiviso e, grazie alle nuove tecnologie, può trovare valide alternative nel *car pooling*, nel *bike sharing* e nel *car sharing*, i quali rappresentano sistemi alternativi per il miglioramento dell'efficienza dei trasporti, per il risparmio dello spazio e per la riduzione delle emissioni dovute alla movimentazione di persone e merci

Durante la "4th European Conference on Sustainable Urban Mobility Plans Intelligent planning for sustainable mobility" di Dubrovnik del Marzo 2017 sono stati affrontati interessanti temi sulla materia, poi ripresi anche nella "21st European Conference on Mobility Management" di Maastricht nel Giugno 2017.

In particolare, ci si è posti l'obiettivo di realizzare piani integrati per l'energia e la mobilità sostenibili in 30 città e agglomerati urbani con una popolazione compresa tra 50.000 e 350.000 abitanti, con l'ambizioso obiettivo del progetto europeo SIMPLA (*Sustainable Integrated Multi-sector PLAnning*) di supportare le amministrazioni locali nel programmare interventi in grado di decongestionare i centri cittadini, incrementare l'efficienza energetica e ridurre le emissioni inquinanti.

Si tratta, peraltro, di obiettivi cui l'Unione Europea dà priorità nella sua strategia di contrasto ai cambiamenti climatici.

Va da sé che ogni intervento che riguardi il Comune di Mesagne sul tema della mobilità sostenibile, non può prescindere da tali considerazioni che, allo stato, risultano in netto contrasto con le abitudini cittadine e con le programmazioni del recente passato, anche in relazione alle attuali modalità di utilizzo della zona storica della città da parte degli utenti motorizzati.

Le considerazioni, gli orientamenti e i provvedimenti contenuti in questo strumento si basano su di un modello generale concepito per essere stabile nel medio periodo e, conseguentemente, costituire il riferimento funzionale e strutturale per le future decisioni sul tema della mobilità urbana.

Il regolamento in oggetto, in particolare, ha l'obiettivo di stabilire un criterio generale di regolamentazione dell'accessibilità alla zona storica del paese, associando ad ogni tipologia di accesso le modalità possibili e, tra queste, le più opportune in termini di impatto ambientale e di efficienza nell'uso dello spazio urbano, rafforzando un moderno e sostenibile sistema di accessibilità condiviso anche tra le differenti componenti del traffico e delle diverse modalità di penetrazione del tessuto urbano.

Il sistema proposto si pone nell'ottica di valutare le diverse esigenze, ma anche la possibilità di accesso al paese e alle sue zone più centrali in modo graduale, contemplando una riduzione delle emissioni di inquinanti, la necessità di sicurezza degli

utenti e l'incremento della qualità ambientale e architettonica agli occhi di residenti, *city commuters* e turisti.

La vocazione turistica della città, peraltro, impone la salvaguardia e la accessibilità in condizioni di traffico adeguate.

Il miglioramento dell'accessibilità degli spazi aperti al pubblico transito va reso possibile nella consapevolezza che il raggiungimento del cuore della città debba essere fatto nel rispetto di questi spazi e del loro valore architettonico, ambientale ed anche commerciale.

In definitiva, è fondamentale porsi come obiettivo primario la razionalizzazione dell'uso degli spazi stradali pubblici per recuperare aree a favore della mobilità pedonale, di quella ciclabile e della mobilità sostenibile nella sua accezione più general, stante la crescente incompatibilità tra spostamento veicolare privato e centro storico.

Tale osservazione non si basa su considerazioni apodittiche ma su circostanze oggettive verificabili quotidianamente, soprattutto nelle ore di punta, perché la morfologia del tessuto urbano centrale e storico di Mesagne si è sviluppata nei tempi che furono risultando ad oggi, pertanto, inadeguata a sopportare ingenti flussi di traffico veicolare. La definizione di Z.T.L. è data dall'Art. 3 del D.Lgs. 285/1992 e smi, laddove essa è individuata come la *"...area in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli..."*

Lo stesso Articolo precisa che l' A.P.U. è la *"...zona interdetta alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza, i velocipedi e i veicoli al servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie, nonché eventuali deroghe per i veicoli ad emissioni zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi. In particolari situazioni i comuni possono introdurre, attraverso apposita segnalazione, ulteriori restrizioni alla circolazione su aree pedonali..."*

L'Art. 7. del summenzionato Codice si occupa di regolamentazione della circolazione nei centri abitati, al comma 9, prevede che *"...I comuni, con deliberazione della giunta, provvedono a delimitare le aree pedonali e le zone a traffico limitato tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio. In caso di urgenza il provvedimento potrà essere adottato con ordinanza del sindaco, ancorché di modifica o integrazione della deliberazione della giunta. Analogamente i comuni provvedono a delimitare altre zone di rilevanza urbanistica nelle quali sussistono esigenze particolari di traffico, di cui al secondo periodo del comma 8. I comuni possono subordinare l'ingresso o la circolazione dei veicoli a motore, all'interno delle zone a traffico limitato, anche al pagamento di una somma..."*

Per il raggiungimento degli obiettivi citati in questa premessa è necessario imporre regole e limitazioni, almeno parziali, per l'accesso e la sosta nelle aree urbane caratterizzate da particolari condizioni al contorno, tanto agli autoveicoli quanto ai mezzi adibiti al trasporto delle merci.

Con questo documento, pertanto, si intende stabilire i principi e le regole generali di gestione della Z.T.L. e dell'A.P.U. del Comune di Mesagne e le relative modalità di rilascio dei pass di accesso ai soggetti che ne hanno diritto.

### **ART. 1 - FINALITÀ E PRINCIPI GENERALI**

Il presente regolamento mira alla regolamentazione del transito e della sosta dei veicoli nella Zona a Traffico Limitato (Z.T.L.) nel Centro Storico, nonché nell'Area Pedonale Urbana (A.P.U.) della Città di Mesagne, opportunamente individuate e delimitate dalla Giunta Comunale con Deliberazione n. 128 del 09 luglio 2020 e con successiva Deliberazione di Giunta Comunale n° 56 del 22/03/2021 al fine di limitare il traffico motorizzato del parco veicolare circolante ed i conseguenti livelli di inquinamento acustico ed atmosferico in particolare del PM10, nel rispetto dell'art. 7 del D. Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo Codice della Strada" e successive modificazioni.

Il documento si propone altresì una calmierazione dei flussi motorizzati nel centro antico a tutela della circolazione pedonale dei residenti e dei visitatori attratti dal pregevole patrimonio storico ed architettonico del nucleo storico, assicurando maggiori livelli di sicurezza e salubrità ambientale per una migliore fruibilità, vivibilità e socialità dello spazio collettivo a salvaguardia e tutela del patrimonio architettonico.

Gli ingressi di accesso alla ZTL (varchi) sono monitorati da un'apparecchiatura elettronica che, confrontando le targhe dei veicoli in transito con quelle preventivamente autorizzate, incluse nella banca dati, consente di avviare a carico di eventuali trasgressori il procedimento sanzionatorio.

Il regolamento definisce le tipologie e le modalità di rilascio delle autorizzazioni necessarie per l'accesso, il transito e la sosta nelle aree appositamente individuate, nonché i soggetti responsabili del relativo procedimento autorizzativo.

La circolazione nella Z.T.L. e nella A.P.U. è interdetta a tutti i veicoli a motore, con l'esclusione di quelli individuati negli articoli successivi e fatte salve le autorizzazioni rilasciate dall'Ufficio preposto.

Ai fini dell'applicazione delle disposizioni di cui al presente regolamento sono considerati veicoli di proprietà anche quelli detenuti in leasing, noleggio a lungo termine, comodato gratuito registrato o assegnati dalle Ditte o Enti presso cui sono dipendenti o delle quali sono proprietari o soci i residenti.

I motoveicoli, così come definiti dall'art. 53 del Codice della Strada, nonché i ciclomotori, così come definiti dall'art. 52 del Codice della Strada, sono equiparati agli autoveicoli.

Eventuali modifiche al presente regolamento di gestione della Zona a Traffico Limitato (Z.T.L.) e dell'Area Pedonale Urbana (A.P.U.) controllate da varchi elettronici dovranno essere approvate con specifico atto dirigenziale su conforme volontà dell'Amministrazione.

Le modifiche temporanee da apportare ai provvedimenti inerenti alla circolazione stradale descritti nel presente Regolamento, possono essere istituite previa emissione di apposita Ordinanza di cui all'art. 7 del Codice della Strada.

### **ART. 2 - ZONA A TRAFFICO LIMITATO (Z.T.L.) E AREA PEDONALE URBANA (A.P.U.)**

La zona a Traffico Limitato ZTL, come rappresentato in apposito elaborato grafico descrittivo, è contenuta all'interno del perimetro delimitato da Via Marconi, Via



Manfredi Svevo, Piazza Garibaldi e Via Federico II Svevo e, al suo interno è presente l' Area Pedonale Urbana (A.P.U.), costituita dalle seguenti vie:

- ✓ Via Castello;
- ✓ Piazza Orsini del Balzo;
- ✓ Vico dei Venerio;
- ✓ Vico Cantelmo;
- ✓ Vico dei Quercia; Piazza IV Novembre;
- ✓ Vico Toma Campi;
- ✓ Via L. A. Resta (nel tratto compreso tra Vico Toma Campi e Via dei Florenzia)
- ✓ Vico Degli Agrimi;
- ✓ Via Dei Florenzia (nel tratto compreso tra Vico Toma Campi e Via L.A.Resta) ;
- ✓ Via degli Azzolino;
- ✓ Via Giovio;
- ✓ Via Fiordeligi;
- ✓ Corte dei Figheroia;
- ✓ Corte dei Meliore;
- ✓ Vico Crisumma;
- ✓ Vico degli Stendardo;
- ✓ Vico Velardi;
- ✓ Vico dei Braccio;
- ✓ Via Parlati;
- ✓ Vico Morranza;
- ✓ Corte dei Mingolla;
- ✓ Via Eugenio Santacesaria;
- ✓ Vico dei Gaza;
- ✓ Via dei Destro;
- ✓ Via Tosches;
- ✓ Via dei Destro;
- ✓ Vico Cunavi;
- ✓ Vico dei Basta;
- ✓ Via Mauro Capodieci;
- ✓ Vico San Biagio;
- ✓ Via Martiri della Libertà;
- ✓ Vico dei Caraglia;
- ✓ Corte dei Corciolo;
- ✓ Via Felice Ronzini;
- ✓ Corte dei Cantone;
- ✓ Corte dei Cingolo;
- ✓ Vico dei De Mitri;
- ✓ Vico dei Calderone;
- ✓ Piazzetta dei Caniglia;
- ✓ Vico Zambelli;

L'accesso alla ZTL, la circolazione interna e l'uscita avvengono in maniera unidirezionale. All'area della Z.T.L., compresa all'interno del perimetro delle vie cittadine, come sopra elencate, si accede attraverso i varchi 1 (Porta Grande) e 2 (Porta Piccola) e l'uscita avviene tramite i varchi 3( Via Caracciolo ) e 4 (Vico dei Caputo), come illustrato nelle Figure 1-3.

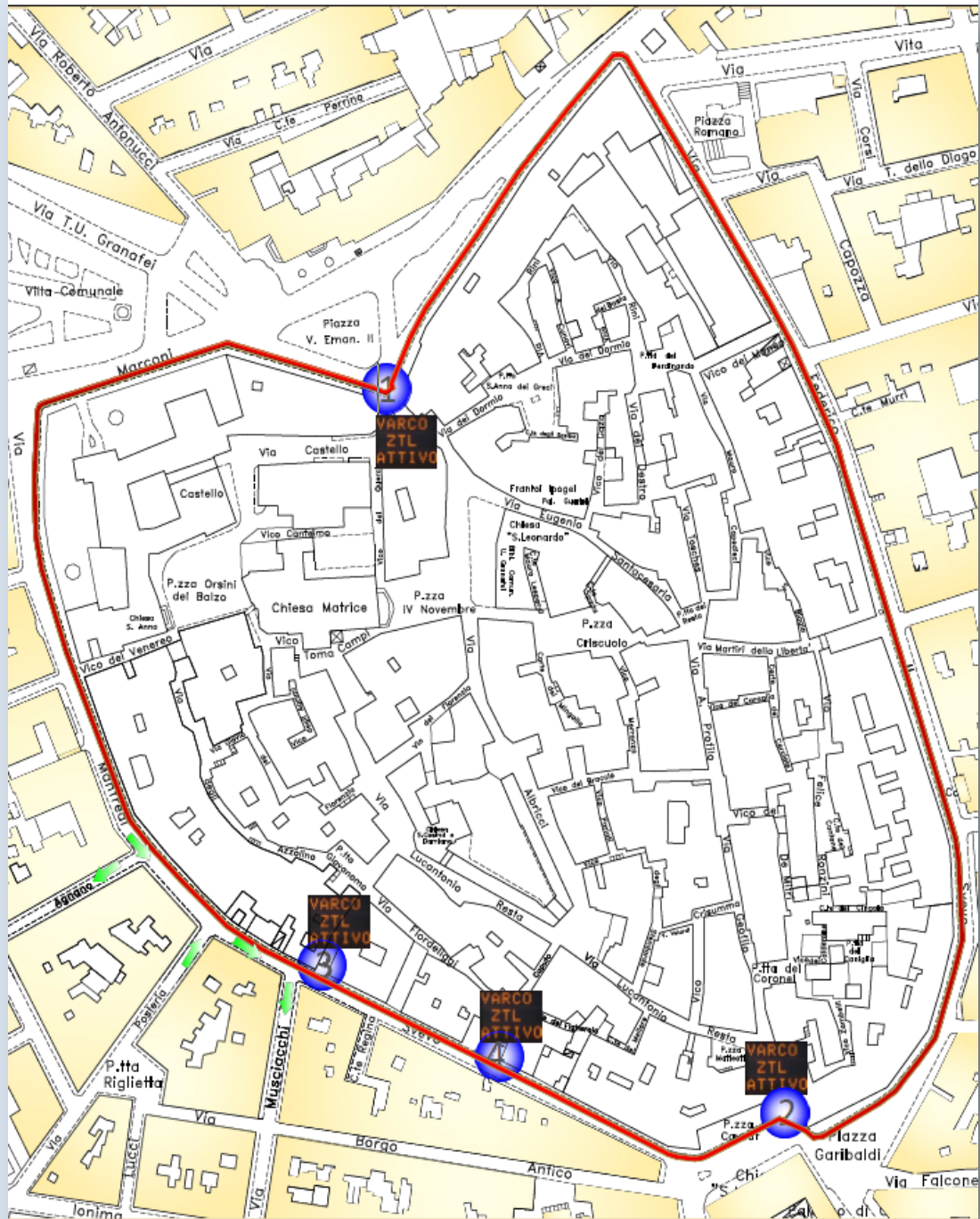


Figura 1



Figura 2

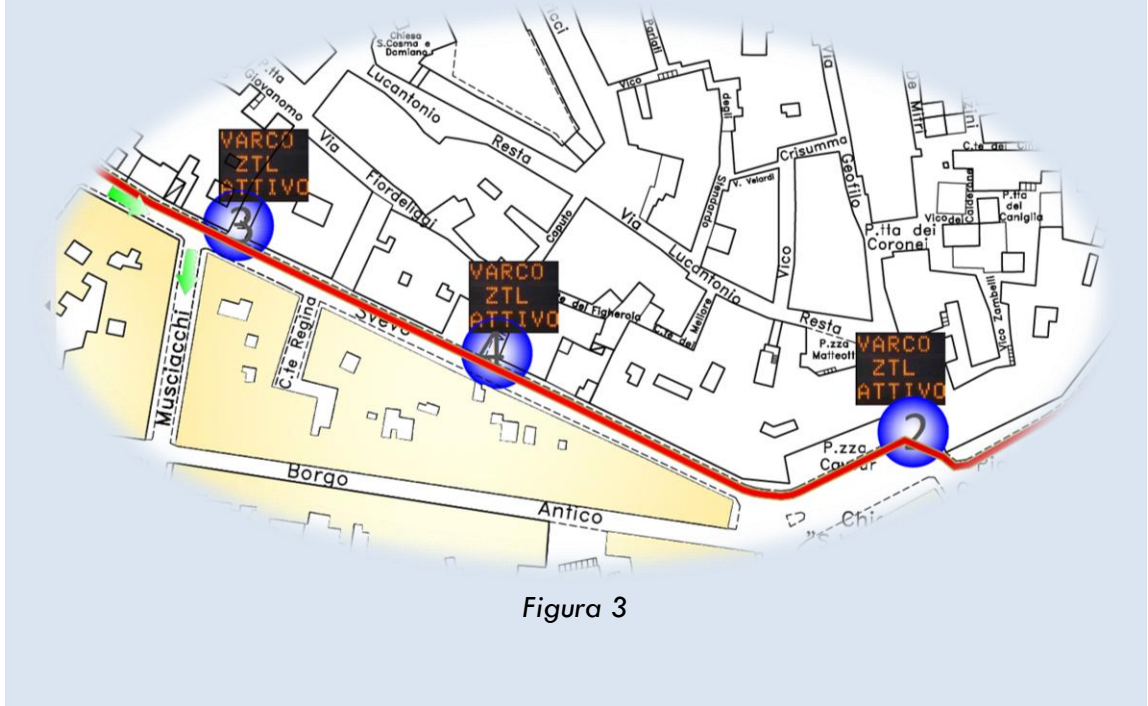


Figura 3

**ART. 3-NORME PER LA CIRCOLAZIONE E LA SOSTA NELLA Z.T.L.**

- Per la Zona a Traffico Limitato valgono le seguenti regole:
- il transito e la sosta sono permanentemente (h24) vietati a tutti i veicoli eccetto quelli in seguito autorizzati, secondo gli orari, i periodi e le modalità di attivazione di cui all'Art. 15 del presente regolamento;
  - è consentito il transito e la sosta - per le sole operazioni di carico e scarico merce e concedendo al singolo veicolo un intervallo di tempo massimo di 30 minuti - ai

veicoli autorizzati per il trasporto cose, con peso complessivo a pieno carico non superiore a 3,5 tonnellate e comunque rientranti nelle sagome d'ingombro indicate dalla segnaletica presente in loco, nelle fasce orarie e con le modalità meglio indicate negli Articoli successivi;

- i veicoli autorizzati con permessi temporanei a compiere operazioni di carico e scarico dovranno attenersi agli itinerari di volta in volta individuati nelle relative Ordinanze/Autorizzazioni.

Previa comunicazione mediante compilazione e invio dell'apposito stampato (Modello T) al Dirigente della Polizia Locale delle targhe dei veicoli per il loro inserimento all'interno della "Lista Bianca", è consentito il transito e la fermata senza limitazioni di orario, ai veicoli ricadenti nelle seguenti categorie:

- Corpi di Polizia;
- Pubbliche amministrazioni;
- Corpi di Polizia Privata;
- Veicoli di soccorso;
- Servizio per raccolta di rifiuti solidi urbani e spazzamento stradale;
- Autoveicoli al servizio delle persone disabili;
- Servizio taxi e noleggio con conducente;
- Servizio di onoranze funebri;
- Trasporto di valori e preziosi con scorta armata i quali, oltre che circolare, possono altresì fermarsi, limitatamente al tempo strettamente necessario per le operazioni di carico e scarico, anche al di fuori degli appositi spazi purché il mezzo non arrechi intralcio o impedimento alla libera circolazione;
- Mezzi di TPL in servizio di linea o a chiamata;

La sosta all'interno della Z.T.L. è vietata e sarà consentita ai soli veicoli autorizzati negli spazi a ciò appositamente destinati, come da segnaletica in loco.

I veicoli autorizzati a transitare all'interno della Z.T.L. devono, inoltre, rispettare la segnaletica stradale in loco e, in ogni caso:

- circolare a velocità non superiore a 20 km/h (ordinanza dirigenziale);
- sostare a motore spento;
- fermarsi, durante le operazioni di carico e scarico merce, esclusivamente per eseguire tali operazioni;
- circolare e sostare senza costituire pericolo o intralcio alla circolazione dei pedoni e degli altri veicoli autorizzati e comunque negli spazi a ciò dedicati con apposita segnaletica.

#### **ART. 4 - NORME PER LA CIRCOLAZIONE E LA SOSTA NELL'A.P.U.**

Ai sensi dell'Art. 3 del D.Lgs. 285/1992 e smi l'Area Pedonale Urbana è definita come la zona interdetta alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza, i velocipedi e i veicoli al servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie, ed i

veicoli ad emissioni zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi.

E' altresì permesso il transito in maniera da garantire la sicurezza dell'utenza pedonale, alle seguenti categorie:

- veicoli di proprietà dei soggetti che dispongono di una area di sosta privata all'interno dell'APU, all'interno della quale dovrà essere ricoverato il veicolo, senza possibilità di parcheggiare lo stesso su area pubblica;
- veicoli delle Forze dell'Ordine e dei VV.F.;
- veicoli operativi del Comune, di Aziende di Servizi Pubblici o loro concessionari,
- veicoli addetti al servizio di raccolta rifiuti e spazzamento;

È previsto, in ogni caso, il limite di velocità di 10 Km/ora per i veicoli in transito, l'obbligo di dare la precedenza ai pedoni presenti nell'area nonché di percorrere l'itinerario più breve tra le strade esterne di libera circolazione e la destinazione interna da raggiungere, e l'istituzione del divieto di transito ai veicoli aventi una massa superiore a 3,5 tonn. (ordinanza dirigenziale).

La sosta in APU è sempre e comunque vietata ed il transito è permanentemente vietato a tutti i veicoli non ricadenti nelle tipologie menzionate sopra.

#### ART. 5 - MODALITÀ OPERATIVA DEL CONTROLLO ELETTRONICO

Le modalità di accesso alla ZTL sono state elaborate considerando che esse consentono ampiamente di svolgere tutte le attività vitali della cittadinanza, nonché nel rispetto del D.P.R. n. 250 del 22/06/1999 "Regolamento recante norme per l'autorizzazione all'installazione e all'esercizio di impianti per la rilevazione degli accessi di veicoli ai centri storici e alle zone a traffico limitato, a norma dell'art. 7 comma 133-bis della legge 15/05/1997, n° 127".

Il controllo dell'accesso nella ZTL è anche monitorato da apparecchiature elettroniche che, attraverso il confronto delle targhe dei veicoli transitanti con la banca dati delle targhe autorizzate, rileva automaticamente i veicoli trasgressori sanzionandoli ai sensi del Codice della Strada.

Le targhe dei veicoli autorizzati sono inserite in una apposita lista, denominata "Lista bianca", che permette il transito all'interno della ZTL senza incorrere nella rilevazione automatica della violazione. Il sistema di controllo degli accessi segnala il passaggio del veicolo, con il rilievo dell'orario di ingresso, inviando il numero di targa al server della centrale operativa della Polizia Locale.

Il passaggio dei veicoli autorizzati dalla lista bianca è automaticamente scartato; al contrario il transito nella ZTL di un veicolo non autorizzato è registrato in una apposita banca dati, aggiornata giornalmente, per essere successivamente visionato e accertato dal personale preposto al fine di procedere all'iter sanzionatorio.

Le richieste di accesso occasionale o straordinario potranno essere consegnate, utilizzando la modulistica a tal fine predisposta, con almeno 24 ore di anticipo, o in

forma cartacea (con deposito a mani al protocollo del comando P.L. o con Racc. A/R da inviarsi alla sede del Comando P.L.) o utilizzando la seguente casella di posta elettronica: [vigili@comune.mesagne.br.it](mailto:vigili@comune.mesagne.br.it)

I veicoli di coloro che, sprovvisti di autorizzazione, dovessero accedere in ZTL per ragioni eccezionali legate alla tutela della pubblica o privata incolumità, potranno, mediante esibizione di apposita documentazione giustificativa, regolarizzare la propria posizione entro 24 ore dall'accesso non autorizzato compilando il Modello T.

In conformità a quanto previsto dalla vigente normativa i dati vengono conservati nel rispetto delle norme sulla riservatezza per i quali, nell'ambito del Corpo della Polizia Locale, viene nominato il responsabile della gestione e del trattamento dei dati il quale, nello specifico, vigila sull'utilizzo dei sistemi, sul trattamento delle immagini e dei dati in conformità agli scopi del Comune ed alle altre disposizioni normative che disciplinano la materia ed in particolare alle eventuali disposizioni impartite dall'Autorità Garante per la protezione dei dati personali.

Ai fini dell'esercizio della tutela dei propri diritti, il cittadino potrà rivolgersi al Responsabile secondo le modalità previste dalla legge.

## **ART. 6 - PERMESSI DI ACCESSO**

### 6a. Residenti

A ciascuna persona fisica anagraficamente residente all'interno della Z.T.L. e dell'A.P.U., nella misura massima di n° 1 (una) unità per nucleo familiare, può essere concesso, su domanda, 1 (uno) permesso permanente di accesso, a condizione che il veicolo sia di proprietà del richiedente oppure in leasing, acquistato con patto di riservato dominio, in locazione con facoltà di acquisto o in usufrutto (regolarmente trascritti sui documenti del veicolo ai sensi dell'art. 94 del C.d.S.) oppure a noleggio, intestato ad azienda della quale il richiedente è titolare o ad esso concesso in fringe benefit.

Nel caso di nucleo familiare che disponga di garage o di aree private ove parcheggiare i veicoli, in aggiunta al pass di cui al punto precedente, potrà essere rilasciato 1 (uno) pass aggiuntivo per ogni stallo di sosta privato effettivamente disponibile.

Tale tipologia di pass, in ogni caso, non costituirà autorizzazione all'utilizzo delle aree pubbliche per la sosta dei veicoli.

Le richieste devono essere presentate su apposito stampato (Modello R) all'Ufficio Permessi della Polizia Locale. Ogni variazione successiva alla presentazione dell'istanza deve essere tempestivamente comunicata allo stesso Ufficio Permessi.

Il permesso ha validità di 1 (uno) anno e può essere sospeso o revocato in qualunque momento allorquando vengano meno le condizioni ed i requisiti che hanno costituito presupposto per la concessione o negli altri casi previsti dal presente regolamento.

L'accesso sarà permesso secondo le modalità di cui all'Art. 15.

**6b. Dimoranti non residenti**

Sono equiparate ai residenti, e ne seguono la disciplina in quanto applicabile, le persone fisiche che, pur senza avere la residenza anagrafica, abbiano la dimora abituale in immobile adibito ad uso di civile abitazione sito nella Z.T.L. o in A.P.U. purché siano in possesso di atto di proprietà, di contratto locazione, di comodato o altro titolo legittimo di godimento, regolarmente registrati e in corso di validità.

L'abitudine della dimora dovrà essere dimostrata mediante produzione di fatture di somministrazione di energia e/o acqua e/o gas intestate al richiedente che attestino l'utilizzo dell'immobile.

Il permesso ha validità di 1 (uno) anno e può essere sospeso o revocato in qualunque momento allorquando vengano meno le condizioni ed i requisiti che hanno costituito presupposto per la concessione o negli altri casi previsti dal presente regolamento (Modello R).

L'accesso sarà permesso secondo le modalità di cui all'Art. 15.

**6c. Titolari di un parcheggio o autorimessa**

Le persone fisiche o giuridiche che hanno la disponibilità, a qualunque titolo, di un'area privata adibita a parcheggio o garage all'interno della Z.T.L. o dell'A.P.U. pur non risultando anagraficamente residenti o dimoranti o aventi sede all'interno della stessa Z.T.L. o dell'A.P.U., hanno diritto all'autorizzazione all'accesso rispettando le prescrizioni e le norme generali del presente regolamento, con la precisazione che il veicolo dovrà essere ricoverato all'interno delle predette aree private, senza possibilità di parcheggiare lo stesso su area pubblica.

Il permesso ha validità di 1 (uno) anno e può essere sospeso o revocato in qualunque momento allorquando vengano meno le condizioni ed i requisiti che hanno costituito presupposto per la concessione o negli altri casi previsti dal presente regolamento. (Modello R/s).

L'accesso sarà permesso secondo le modalità di cui all'Art. 15.

**6d. Religiosi della Curia o di altri istituti religiosi**

Sono equiparati ai residenti i sacerdoti nominati parroci, rettori e vicari parrocchiali di chiese, ubicate all'interno della Z.T.L. (Modello R).

L'accesso sarà permesso secondo le modalità di cui all'Art. 15.

**6e. Medici e sanitari**

Ai medici convenzionati con il Servizio Sanitario Nazionale (SSN) è consentito il transito e la sosta (purché il mezzo non arrechi intralcio o impedimento alla libera circolazione) per il tempo strettamente necessario all'effettuazione delle visite al domicilio dei pazienti, nel rispetto di quanto previsto all'art. 8 del presente Regolamento con riferimento alle "deroghe" (Modello M).

L'accesso sarà permesso secondo le modalità di cui all'Art. 15.

**6f. Proprietari di immobili non residenti**

I proprietari di appartamenti di civile abitazione nella Z.T.L. o A.P.U., non residenti anagraficamente in dette aree, il cui appartamento non risulti in uso a terzi, potranno richiedere il rilascio di 1 (uno) permesso di transito occasionale e straordinario di durata temporanea.

Le richieste devono essere presentate su apposito stampato (Modello A) all'Ufficio Permessi della Polizia Locale con le modalità indicate all'Art. 9.

L'accesso sarà permesso secondo le modalità di cui all'Art. 15.

**6g. Strutture ricettive alberghiere ed extra-alberghiere con sede nella Z.T.L.**

I veicoli dei clienti diretti alle strutture ricettive con sede nella Z.T.L. o nella A.P.U. sono autorizzati a transitare nella Z.T.L. previo rilascio di permesso (Modello A).

Il titolare o responsabile di ciascuna struttura ricettiva, a tal fine, ha l'obbligo di comunicare l'elenco delle targhe dei veicoli dei propri clienti/ospiti prima dell'ingresso in Z.T.L. – o comunque entro le 24 ore successive, al fine di poter inserire i mezzi in *white list* – secondo le modalità previste dal presente regolamento con riferimento alla gestione degli accessi occasionali o straordinari.

**6 h. Spedizionieri e posta**

Nell'orario di vigenza del controllo automatico dei varchi, non sarà consentito l'accesso alle categorie di cui al presente articolo, le quali potranno far ricorso alle aree di carico e scarico ubicate lungo il perimetro della stessa zona delimitata.

Nei periodi e nelle fasce orarie in cui il controllo dei varchi è disattivato, le predette categorie potranno accedere alla Z.T.L. utilizzando, per le loro operazioni, unicamente le aree di carico e scarico individuate all'interno dell'area perimetrata.

Non soggiacciono ai precedenti obblighi i servizi di consegna pacchi e corrispondenza espletati con mezzi totalmente elettrici o a idrogeno, per i quali dovrà comunque essere richiesta apposita autorizzazione temporanea (Modello P).

**6 i. Servizio per raccolta di rifiuti solidi urbana e spazzamento stradale e Corpi di Polizia Privata,**

I mezzi appartenenti a questa categoria potranno accedere H 24 alle aree Z.T.L. ed A.P.U., previo rilascio di permesso (Modello Q), secondo le modalità di cui all'Art. 15.

**6 l. Forze dell'Ordine, VV.F e Soccorso pubblico**

I veicoli ricadenti in questa categoria potranno accedere H24 nella Z.T.L. e nella A.P.U. senza alcun tipo di limitazione, secondo le modalità di cui all'Art. 15.



6 m. Mezzi di Soccorso privato

I proprietari dei veicoli che, per motivi eccezionali, dovessero avere necessità di transitare in Z.T.L. o A.P.U. per questioni di emergenza, hanno l'obbligo di comunicare le targhe dei veicoli entro le 24 ore successive al superamento del varco,, al fine di poter inserire i mezzi in *white list* – secondo le modalità previste dal presente regolamento con riferimento alla gestione degli accessi occasionali o straordinari, secondo le modalità di cui all'Art. 15.

6 n. Veicoli di servizio del Comune di Mesagne, nonché veicoli di servizio delle società comunali o a partecipazione comunale che gestiscono i servizi pubblici e di pubblica utilità.

I veicoli regolarmente posseduti o detenuti dall'ente/società pubblica di cui in oggetto potranno accedere H24 nella Z.T.L. e nella A.P.U. senza alcun tipo di limitazione. L'eventuale accesso dei veicoli non in diretto possesso della società dovrà essere congruamente motivato dal reale utilizzo per ragioni di servizio ed è comunque subordinato ad autorizzazione, secondo le modalità meglio specificate nell'apposito Articolo 15 del presente regolamento.

6 o. Veicoli condotti dagli invalidi o posti a loro servizio, muniti di regolare contrassegno (di cui all'art. 188 del CdS ed art. 381 reg. di attuazione).

I veicoli ricadenti in questa categoria potranno accedere H24 nella Z.T.L. e nella A.P.U. senza alcun tipo di limitazione.

L'accesso in ZTL dovrà essere effettivamente legato alle esigenze dell'invalido titolare del permesso.

Relativamente ai soli contrassegni rilasciati dal Comune di Mesagne, dopo il rilascio, il titolare dovrà comunicare al Comando di Polizia Municipale le targhe dei veicoli utilizzati per accedere alla Z.T.L. (fino ad un numero massimo di 3) che verranno inserite nella *white list*.

I veicoli condotti dagli invalidi o posti a loro servizio che accedono alla Z.T.L. saltuariamente e/o in eccedenza alle targhe comunicate, o che comunque non abbiano comunicato preventivamente la targa, devono comunicare al Comando di Polizia Municipale, entro le 24 ore successive al transito, il modello e la targa dell'auto utilizzata, nonché il varco di utilizzo il nominativo del conducente, numero del contrassegno invalidi, nominativo del titolare, Comune di rilascio.

La sosta è consentita, a titolo gratuito, in tutti gli stalli delimitati sulla pavimentazione stradale ed unicamente con regolare esposizione del contrassegno invalidi.

6 p. Veicoli allestiti per il trasporto disabili, di proprietà di Associazioni di volontariato/Onlus e veicoli di proprietà di ditte/cooperative che gestiscono servizi di trasporto disabili per conto del Comune di Mesagne o dell'Azienda Sanitaria.

I veicoli ricadenti in questa categoria potranno accedere H24 nella Z.T.L. e nella A.P.U. senza alcun tipo di limitazione.

Le targhe dei veicoli dovranno essere preventivamente comunicate al Comando Polizia Municipale che le inserirà in "white list".

Potranno essere autorizzati esclusivamente i veicoli adibiti allo specifico servizio di trasporto.

## ART. 7-PERMESSI DI ACCESSO SPECIALI

### Za. Autocarri e mezzi d'opera utilizzati per cantieri

I titolari di autocarri e mezzi d'opera che effettuano interventi edili e/o impiantistici all'interno della Z.T.L. e dell'A.P.U. potranno presentare domanda per il rilascio di massimo 2 (due) permessi, in relazione alle esigenze di cantiere, specificando targa e tipologia dei veicoli. L'istanza dovrà essere corredata dell'apposito titolo autorizzativo dei lavori (CILA, DIA, SCIA, permesso a costruire, ecc.) ove previsto.

Il permesso ha validità circoscritta al periodo e al tempo strettamente necessario all'esecuzione dei lavori, non può avere durata indeterminata e, salvo casi eccezionali che andranno documentati, non può prevedere lo stazionamento del mezzo per più di un'ora.

Le richieste devono essere presentate su apposito stampato (Modello O) all'Ufficio Permessi della Polizia Locale.

### Zb. Attività di installazione, riparazione e manutenzione su servizi pubblici o di pubblica utilità.

Le società che si occupano di servizi pubblici e di pubblica utilità come la distribuzione di energia elettrica, gas, acqua e linea telefonica possono richiedere fino a 2 (due) permessi.

I permessi devono essere associati a veicoli di proprietà dell'impresa stessa o di altri prestatori d'opera documentatamente impegnati sul cantiere.

I permessi hanno validità massima di 1 (uno) anno e possono essere revocati in qualunque momento allorquando vengano meno le condizioni ed i requisiti che hanno costituito presupposto per la concessione.

Le richieste devono essere presentate su apposito stampato (Modello I) all'Ufficio Permessi della Polizia Locale. Ogni variazione successiva alla presentazione dell'istanza deve essere tempestivamente comunicata allo stesso Ufficio Permessi.

### Zc. Deroghe

Per esigenze particolari, quali assistenza domiciliare ad ammalati ed invalidi, matrimoni, funerali, traslochi, riprese fotografiche e/o cinematografiche, interventi di tecnici riparatori e altre anche non previste nel presente regolamento, può essere concesso apposito permesso di transito con validità limitata secondo le esigenze del caso.

Lo stesso regime derogatorio vale anche per gli autoveicoli destinati al trasporto di valori e preziosi con scorta armata i quali, oltre che circolare, possono altresì fermarsi, limitatamente al tempo strettamente necessario per le operazioni di carico e scarico,

anche al di fuori degli appositi spazi purché il mezzo non arrechi intralcio o impedimento alla libera circolazione.

Le richieste devono essere presentate su apposito stampato (Modello D) all'Ufficio Permessi della Polizia Locale.

#### ART. 8 - TIPOLOGIA DI PERMESSI

- Per le categorie 6a e 6b (residenti - dimoranti non residenti) con veicoli che dispongono di garage o posto privato: contrassegno cartaceo (PASS con contrassegno Rs) da esporre in maniera visibile sul parabrezza del veicolo.
- Per le categorie 6a e 6b (residenti- dimoranti non residenti) con veicoli che non dispongono di garage o posto privato: contrassegno cartaceo (PASS con contrassegno R) da esporre in maniera visibile sul parabrezza del veicolo di colore diverso dal precedente.
- Per la categoria 6c: (titolari di un parcheggio o autorimessa) contrassegno cartaceo (PASS con contrassegno Rs) da esporre in maniera visibile sul parabrezza del veicolo.
- Per la categoria 6d: (religiosi della curia o di altri istituti religiosi) contrassegno cartaceo (PASS con contrassegno R) da esporre in maniera visibile sul parabrezza del veicolo.
- Per la categoria 6e: (medici e sanitari) contrassegno cartaceo (PASS con contrassegno M) da esporre in maniera visibile sul parabrezza del veicolo.
- Per la categoria 6 i. (Servizio per raccolta di rifiuti solidi urbana e spazzamento stradale e Corpi di Polizia Privata), contrassegno cartaceo (PASS con contrassegno Q) da esporre in maniera visibile sul parabrezza del veicolo.
- Per la categoria 6 p. (Veicoli allestiti per il trasporto disabili, di proprietà di Associazioni di volontariato/Onlus e veicoli di proprietà di ditte/cooperative che gestiscono servizi di trasporto disabili per conto del Comune di Mesagne o dell'Azienda Sanitaria): contrassegno cartaceo (PASS con contrassegno H) da esporre in maniera visibile sul parabrezza del veicolo.

Per le categorie 6g (strutture ricettive alberghiere ed extra alberghiere con sede nella Z.T.L. o nella A.P.U.), 6m (mezzi di soccorso privati) e 6n (per la sola parte dei veicoli non in diretto possesso ma di servizio delle società comunali o a partecipazione comunale che gestiscono i servizi pubblici e di pubblica utilità) sarà possibile richiedere la autorizzazione temporanea nel momento in cui saranno noti i dati del veicolo oggetto di autorizzazione temporanea, e comunque non oltre le 24 ore dal passaggio attraverso il varco Z.T.L., così che la targa del mezzo possa essere inserita, all'interno di tale arco temporale, in *white list*, per evitare che venga comminata la sanzione per accesso non autorizzato.

Andrà, invece, richiesta di volta in volta, e prima dell'accesso alla Z.T.L., l'autorizzazione temporanea al Comando di Polizia Locale da parte dei soggetti appartenenti alle categorie: 6f (proprietari di immobili non residenti), 6h (spedizionieri ed addetti alla consegna di posta alla guida di mezzi elettrici o ad idrogeno), 7a (autocarri e mezzi di

cantiere), 7b (attività di pubblica utilità) e quelli soggetti al regime derogatorio di cui alla categoria 7c.

I permessi, opportunamente numerati, sono rilasciati senza il nome del titolare, per garantirne la riservatezza, ma con l'indicazione della data di rilascio, del periodo di validità e del numero di targa del veicolo che usufruisce del permesso.

Ogni permesso è dotato di un adesivo olografico al fine di evitarne la contraffazione. La falsificazione e/o alterazione del contrassegno costituisce, oltre che violazione del presente Regolamento, illecito penale e sarà punito secondo le norme vigenti.

#### ART. 9-MODALITÀ DI RILASCIO DEI PERMESSI

I permessi di cui al presente regolamento, sono richiesti utilizzando la modulistica a tal fine predisposta, con almeno 24 ore di anticipo, o in forma cartacea (con deposito a mani al protocollo del Comando P.L. (tel. 0831.771893) o con Racc. A/R da inviarsi alla sede dello stesso Comando) o utilizzando la seguente casella di posta elettronica: [vigili@comune.mesagne.br.it](mailto:vigili@comune.mesagne.br.it)

L'istanza deve essere completa di tutta la documentazione richiesta nella specifica modulistica da ritirare presso lo stesso Ufficio o scaricabile dal sito Istituzionale del Comune di Mesagne.

Tutti i documenti richiesti per la predisposizione dei permessi possono essere autocertificati, qualora rientrino nell'elenco dei documenti autocertificabili ai sensi del D.P.R. 28/12/2000 n. 445 e successive modificazioni ed integrazioni.

Le istanze incomplete nella documentazione possono essere regolarizzate entro 30 giorni dalla richiesta di integrazione.

Trascorso infruttuosamente il termine fissato, il procedimento si intende concluso con il rigetto della domanda.

Ogni richiesta di modifica relativa ai permessi, compreso il cambio targa, deve essere firmata dal titolare del permesso, se persona fisica, o dal legale rappresentante nel caso di persona giuridica.

È richiesta la presentazione di copia di un documento di identità.

È ammessa la delega scritta a terzi, accompagnata da fotocopia di un documento di identità.

I permessi sono concessi esclusivamente secondo le modalità determinate dal presente regolamento e previo pagamento dell'importo di \_\_\_\_\_ €/anno, oltre ai diritti di segreteria secondo le modalità indicate nel modulo di richiesta.

Il rilascio dei permessi temporanei ai soggetti che, secondo gli articoli precedenti, ne abbiano diritto, è subordinato al pagamento di \_\_\_\_\_ € a titolo di diritti di segreteria.

I veicoli a propulsione ibrida (combinazione motore endotermico e motore elettrico) sono soggetti al pagamento del 50% dell'importo da corrispondere per il rilascio del pass, in aggiunta ai diritti di segreteria.

I veicoli a trazione integralmente elettrica sono esentati da ogni forma di pagamento, ad eccezione dei diritti di segreteria.

L'Ufficio Permessi della Polizia Locale opporrà diniego alle richieste in contrasto a quanto previsto dal presente regolamento.

#### **ART. 10-VALIDITÀ, MODIFICHE, VERIFICA E REVOCA DEI CONTRASSEGNI**

I contrassegni hanno validità di 1 (uno) anno e possono essere di volta in volta rinnovati, ove ne ricorrano le condizioni.

Il titolare del permesso, in caso di decadenza dei requisiti, dovrà comunicare tale circostanza all'Ufficio Permessi di Polizia Locale.

Qualora in corso di validità dei permessi si verificassero modifiche relative al tipo o numero dei veicoli, il titolare dovrà inoltrare istanza cartacea (con deposito a mani al protocollo del comando P.L. o con Racc. A/R da inviarsi alla sede del Comando P.L.) o utilizzare la seguente casella di posta elettronica: [vigili@comune.mesagne.br.it](mailto:vigili@comune.mesagne.br.it)

Il titolare del permesso ha l'obbligo di comunicare all'Ufficio Permessi della Polizia Locale tutte le variazioni che comportino la sospensione e la revoca dei permessi.

L'Amministrazione si riserva di procedere in qualsiasi momento alla verifica delle condizioni che hanno determinato il rilascio dei permessi.

Nel caso in cui venga accertato che non sussistano più gli elementi per il mantenimento del permesso, si procederà alla immediata revoca d'ufficio e senza preavviso, salva comunque l'applicazione della sanzione prevista per l'inottemperanza alla prescrizione di comunicare tempestivamente (e comunque entro 45 giorni) il venir meno o la modifica delle condizioni che abilitano al rilascio del permesso, giusto regolamento comunale sulle sanzioni amministrative vigente al momento della violazione.

L'Amministrazione si riserva altresì la facoltà di verificare la veridicità delle dichiarazioni presentate e di informare l'A.G. delle dichiarazioni risultate mendaci.

#### **ART. 11-FURTO, SMARRIMENTO O DETERIORAMENTO DEL CONTRASSEGNO**

In caso di furto o smarrimento il titolare del Permesso dovrà presentare, per il rilascio del duplicato, copia della denuncia o della dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà e corrispondere il rimborso delle spese vive e il pagamento dei diritti di segreteria, ove siano previsti per il rilascio dell'originale.

In caso di deterioramento il titolare o l'assegnatario del permesso dovrà presentare, per il rilascio del duplicato, il Pass di cui si chiede la riproduzione e corrispondere il rimborso delle spese vive e i diritti di segreteria, ove siano previsti per il rilascio dell'originale.

In ogni caso, anche senza l'interesse al duplicato, il titolare è tenuto a comunicare il furto o lo smarrimento all'Ufficio Permessi della Polizia Locale perché provveda all'immediata disattivazione della precedente autorizzazione.

#### **ART. 12-CONTROLLI E SANZIONI**

Il controllo automatico degli accessi alla Z.T.L. integra e non sostituisce il controllo effettuato dalla Polizia Locale.

Pertanto è facoltà degli Agenti preposti al controllo irrogare le sanzioni previste dal Codice della Strada o ritirare e sospendere il permesso in caso di uso non conforme al presente regolamento.

Fatti salvi i casi di rilevanza penale, la circolazione non autorizzata, ovvero la violazione degli altri obblighi, divieti o limitazioni all'interno della Z.T.L., comporta l'irrogazione delle sanzioni previste dal Codice della Strada o dal presente regolamento.

L'utilizzo del permesso implica l'accettazione di tutte le norme stabilite nel presente regolamento e non costituisce deroga alle disposizioni del Codice della Strada, alle Ordinanze Sindacali o Dirigenziali disciplinanti la circolazione e la sosta.

È vietato l'uso di ogni forma di riproduzione del permesso.

L'inosservanza di questa disposizione comporta il ritiro dello stesso, nonché l'applicazione delle conseguenti sanzioni amministrative.

Ferma restando l'applicazione delle norme del C.d.S. e delle sanzioni ivi previste, la violazione delle norme del presente regolamento per tre volte nell'arco di due anni dall'accertamento della prima violazione darà luogo a sospensione del permesso per mesi due e ciò anche se sia avvenuto il pagamento in misura ridotta della sanzione pecuniaria.

In caso di ulteriore violazione entro il terzo anno dal primo accertamento si procederà al ritiro del permesso con divieto di rilascio per mesi sei. In caso di ulteriore violazione entro il quarto anno dal primo accertamento si procederà al ritiro del permesso con divieto di rilascio per anni uno.

La mancanza di esposizione del permesso equivale a mancanza del permesso e quindi rende il veicolo soggetto alle sanzioni previste dal Codice della Strada.

### **ART. 13-AREE DI SOSTA E CARICO E SCARICO**

All'interno della Z.T.L. sono individuati n°56 stalli di sosta riservati esclusivamente a coloro in possesso del pass di accesso alla Z.T.L. e la cui tariffa di utilizzo annuale è compresa nella tariffa di rilascio del pass.

Lungo l'anello esterno dell'area Z.T.L. e della A.P.U. è prevista una riserva di n° 70 stalli di sosta ad esclusivo uso dei titolari di pass di accesso alla Z.T.L. e la cui tariffa di utilizzo annuale è compresa nella tariffa di rilascio del pass.

La destinazione esclusiva degli stalli ha validità H24 e 365 giorni all'anno, indipendentemente dalla attivazione o meno dei varchi a controllo elettronico.

Il personale della Polizia Locale, nello svolgimento delle sue funzioni, provvederà ad elevare contravvenzioni a coloro che dovessero occupare gli stalli di sosta riservati senza disporre di apposito permesso.

Nel caso in cui tale violazione dovesse concretizzarsi nei periodi o nelle fasce di orarie di vigenza della Z.T.L., la contravvenzione per utilizzo non autorizzato dello stallo si aggungerà a quella di ingresso non autorizzato nella Z.T.L.

Ai veicoli condotti dagli invalidi o posti a loro servizio, muniti di regolare contrassegno (di cui all'art. 188 del CdS ed art. 381 reg. di attuazione) è consentita la sosta, a titolo gratuito, in tutti gli stalli delimitati sulla pavimentazione stradale all'interno della ZTL, previa esposizione dell'apposito contrassegno.

Inoltre, ai veicoli in uso a persone diversamente abili sono stati destinati, in aggiunta ai precedenti, n° 13 stalli personalizzati all'interno della ZTL, confermando le disposizioni già in essere alla data di redazione del presente regolamento.

Per le attività di carico e scarico, nel rispetto delle prescrizioni del Codice della Strada e dei contenuti di cui all'Art. 16 del presente regolamento, sono state individuati n° 10 stalli dedicati all'interno della perimetrazione della ZTL ed altri n°10 stalli lungo l'anello esterno.

Nelle fasce orarie in cui sarà attivo il controllo automatizzato dei varchi non sarà possibile effettuare operazioni di carico e scarico da parte dei soggetti privi di permesso all'accesso e, pertanto, i predetti stalli potranno essere temporaneamente utilizzati per la sosta regolare da parte dei titolari di pass ZTL.

Ai sensi del Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada - Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 (in Suppl. ord. alla Gazz. Uff., 28 dicembre 1992, n. 303) e successive modificazioni ed in particolare dell'Art. 149. - Strisce di delimitazione degli stalli di sosta o per la sosta riservata (art. 40 C.d.S.):

- La delimitazione degli stalli di sosta è effettuata mediante il tracciamento sulla pavimentazione di strisce della larghezza di 12 cm formanti un rettangolo, oppure con strisce di delimitazione ad L o a T, indicanti l'inizio, la fine o la suddivisione degli stalli entro i quali dovrà essere parcheggiato il veicolo.
- La delimitazione degli stalli di sosta mediante strisce (fig. II.444) è obbligatoria ovunque gli stalli siano disposti a spina (con inclinazione di 45° rispetto all'asse della corsia adiacente agli stalli) ed a pettine (con inclinazione di 90° rispetto all'asse della corsia adiacente agli stalli); è consigliata quando gli stalli sono disposti longitudinalmente (parallelamente all'asse della corsia adiacente agli stalli);
- I colori delle strisce di delimitazione degli stalli di sosta sono di colore giallo, trattandosi di stalli di sosta riservati ad una specifica categoria di utenti della strada

La predetta segnaletica orizzontale é integrata da apposita segnaletica verticale indicante i riferimenti alle categorie di utenti e di pass a cui sono destinati gli stalli di sosta.

#### **ART. 14 – CARATTERISTICHE DEI VARCHI A CONTROLLO ELETTRONICO**

Nell'intervento di cui alla presente relazione sono previsti i seguenti varchi necessari a preservare la ZTL per la Zona a Traffico Limitato:

- Varco 1: Porta Piccola (varco di accesso);
  - Varco 2: Piazza Vittorio Emanuele II - Porta Grande (varco di accesso);
  - Varco 3: Via Caracciolo intersezione Via Manfredi Svevo (varco di uscita/ingresso);
  - Varco 4: Vico dei Caputo intersezione Via Manfredi Svevo (varco di uscita/ingresso);
- Mentre i varchi 1 e 2 sono a presidio di accessi alla ZTL, quelli 3 e 4, sono progettati in maniera da rilevare l'uscita dei veicoli che siano entrati nella ZTL dai varchi 1 e 2 nelle fasce orarie di non attivazione delle limitazioni di circolazione e che abbiano prolungato la propria permanenza nella ZTL anche oltre l'orario di entrata in vigore delle predette restrizioni.

Per la fornitura del suddetto Sistema, il Comune di Mesagne utilizzerà i varchi della ditta Project Automation S.p.A., per i quali sono state espletate - con esito favorevole - le procedure di omologazione d'apparato presso codesto Ispettorato Generale da parte della Società fornitrice.

In particolare, alla luce delle condizioni al contorno, delle dimensioni dei varchi e delle caratteristiche tecniche delle apparecchiature che si intende impiegare, la progettazione si è orientata verso le seguenti scelte:

- Varco Porta Piccola: sistema K53800, il quale è in grado di riprendere a 18 metri una targa che si muova in una larghezza di 8 metri;
- Varco Porta Grande: sistema K53700\_R2, il quale è in grado di individuare, lungo una dimensione inferiore rispetto a quella indicata in precedenza, anche i veicoli che, superato il varco, dovessero svoltare a destra o a sinistra.
- Varco Via Caracciolo: sistema K53800;
- Varco Vico dei Caputo: sistema K53800

Si rammenta che i decreti di omologazione delle apparecchiature summenzionate sono i seguenti:

- K53800: Decreto 272 del 27/07/2018;
- K53700\_R2: Decreto 295 del 7 agosto 2018, nella configurazione di cui al comma 3.b, ovvero K53700\_R2\_SA, per il funzionamento dell'unità locale in maniera autonoma.

Il sistema per il controllo degli accessi nella ZTL ha come scopo principale l'identificazione dei veicoli in movimento attraverso ciascun varco elettronico ai fini di verificare l'autorizzazione all'accesso ed al transito nelle aree controllate.

Le funzionalità del sistema, che opera in modo totalmente automatico, prevedono:

- il riconoscimento automatico, attraverso elaborazione digitale di immagine e lettura della targa, dei soli veicoli in indebito accesso;
- la temporanea archiviazione elettronica di tali elaborazioni digitali d'immagine, relativamente ai soli veicoli in indebito accesso, ai fini della successiva eventuale contestazione d'infrazione, ai sensi dell'articolo 385 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada (D.P.R., testo coordinato 16/12/1992 n° 495, G.U. 28/12/1992) e della conseguente funzione sanzionatoria.

Il sistema prevede un'organizzazione con struttura a tre livelli:

- Livello periferico: comprende l'insieme degli apparati e dei sensori dedicati alla rilevazione delle infrazioni. Per tali postazioni è prevista la comunicazione con la Centrale Operativa per la trasmissione dei dati relativi ai transiti illeciti rilevati, per il setup delle modalità di funzionamento e della diagnostica, quest'ultima relativa anche ai dispositivi di campo. Inoltre, il livello periferico, svolgerà la verifica automatica, sulla scorta di informazioni trasmesse dalla centrale (lista bianca), delle autorizzazioni all'ingresso nella zona a traffico limitato dei veicoli.
- Livello di centrale: esplica tutte le funzionalità di centralizzazione delle periferiche, di archiviazione dei dati acquisiti dagli apparati periferici, di gestione degli archivi relativi ai permessi e alle autorizzazioni di accesso alla ZTL e le funzionalità connesse al livello operatore. Tutte le connessioni previste



dall'architettura saranno certificate da sistemi di riconoscimento e abilitazione delle varie priorità d'accesso. A livello centrale saranno principalmente svolte le funzioni di configurazione delle postazioni periferiche e dei sensori a queste connesse, la definizione delle modalità di archiviazione e l'archiviazione stessa dei dati, nonché un primo livello di interfaccia operatore per attività di consultazione dati, gestione e manutenzione di sistema.

- Livello operatore: esplica tutte le funzionalità di analisi relative ai transiti, alla conferma delle infrazioni ed alla modifica degli archivi relativi ai permessi di accesso.

Tali attività saranno supportate da una apposita interfaccia operatore di tipo *user friendly* disponibile su *workstation* connessa al livello centrale.

Il livello di autorizzazione per l'accesso alle informazioni da parte dell'operatore sarà certificato dal sistema di gestione dell'account utente del S.O. del server di dominio.

#### **ART. 15- PERIODI ED ORARI DI ATTIVAZIONE DEI VARCHI A CONTROLLO ELETTRONICO**

I periodi e gli orari di attivazione dei varchi a controllo elettronico sono i seguenti:

- Giorni feriali, incluso il sabato dalle ore 13:00 alle ore 17:00 e dalle ore 20:00 alle ore 07:00 del giorno successivo;
- Domenica e festivi: H24

Al fine di garantire la tutela e la incolumità dell'utenza debole e, più in generale, di tutti coloro che frequenteranno l'area individuata come ZTL, nel periodo 16 giugno – 15 settembre di ogni anno l'accesso e la circolazione nella fascia oraria 20:00 – 02:00 non sarà consentita neppure ai titolari di pass, indipendentemente dalla tipologia degli stessi.

Restano esclusi da tale ultima limitazione i mezzi di soccorso e quelli di pubblica sicurezza.

#### **ART. 16 - OPERAZIONI DI CARICO E SCARICO**

Le operazioni di carico e scarico, da eseguirsi con mezzi di massa inferiore a 3,5 T, potranno avvenire esclusivamente all'interno delle aree contrassegnate come carico e scarico e negli orari in cui non sono attivi i varchi a controllo elettronico e specificatamente dalle ore 07:00 alle ore 13:00 e dalle ore 17:00 alle ore 20:00 i giorni feriali incluso il sabato.

Per situazioni eccezionali potranno essere richieste all'apposito ufficio del Corpo di Polizia Locale autorizzazioni all'accesso per l'esecuzione di attività di carico e scarico, secondo le modalità previste nell'apposito articolo, assimilando il regime autorizzatorio a quello previsto per la categoria 6h.

**ART. 17 - INFORMATIVA AI CITTADINI**

Gli utenti della strada sono informati a mezzo di cartelli posti nelle zone di pertinenza delle telecamere, per gli scopi e con le finalità del presente sistema di regolamentazione, con l'indicazione della struttura cui potranno rivolgersi per l'esercizio di tutela dei propri diritti.

Potranno essere previste altre forme di pubblicità ed informazione periodica atta a comunicare esaurientemente ogni implicazione del presente regolamento.

**ART. 18-DISPOSIZIONI FINALI ED ENTRATA IN VIGORE**

Gli Agenti di Polizia Locale e tutti quelli appartenenti agli altri Corpi di Polizia Stradale di cui all'art. 12 del Codice della Strada, sono incaricati di vigilare sulla esatta osservanza del presente regolamento dando la necessaria assistenza in applicazione di quanto previsto dallo stesso e dal Codice della Strada.

Il presente documento entrerà in vigore con la sua pubblicazione nelle forme di legge.

L'entrata in funzione del sistema di controllo con telecamere sarà successiva all'ottenimento delle autorizzazioni di legge e del positivo esito del collaudo tecnico.

Il presente Regolamento verrà consegnato ai titolari di pass di accesso alla ZTL al momento della consegna dei titoli autorizzativi e gli stessi destinatari dovranno attenersi alle disposizioni contenute nel documento e, in particolare, a quanto disposto dall'Art. 15, con espresso riferimento agli orari di attivazione delle limitazioni di circolazione, che si intendono dagli stessi integralmente accettate all'atto del rilascio del pass.

Mesagne, Gennaio 2022

*Il progettista*  
*Dott. Ing. Gianluca Cuomo*