

Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495

Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada

Titolo I - DISPOSIZIONI GENERALI

1. DEFINIZIONI E CLASSIFICAZIONI DI CARATTERE GENERALE

1. (Art. 1 Cod. Str.) Relazione annuale

1. La relazione annuale, predisposta dalla Presidenza del Consiglio sulla base di specifici rapporti e indagini, riguardanti i diversi profili sociali, ambientali ed economici della circolazione e della sicurezza stradale e' trasmessa alla Presidenza del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati entro il 30 giugno. I rapporti e le indagini sono elaborati dai ministeri, anche avvalendosi dell'apporto di studi e ricerche effettuati da istituzioni, pubbliche e private, particolarmente qualificate nel settore.

2. La relazione annuale di cui al comma 1 viene trasmessa entro il 30 aprile al Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, che fa conoscere il suo parere entro quarantacinque giorni dall'invio.

2. (art. 2 Cod. Str.) Classificazione delle strade

1. Il decreto del Ministro dei lavori pubblici di classificazione delle strade statali esistenti alla data del 10 gennaio 1993 è predisposto sulla base degli elenchi previsti dalla legge 21 aprile 1962, n. 181, rivisti ed aggiornati secondo i criteri di cui agli articoli 2 e 13, comma 4, del codice. Le strade statali, che saranno costruite successivamente all'entrata in vigore del codice, sono classificate secondo i criteri stabiliti dall'articolo 2 del codice e con le modalità e nei termini di cui al comma 3.

2. Per la classificazione delle strade statali esistenti il Ministero dei lavori pubblici - Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale trasmette i dati necessari per la classificazione e per gli aggiornamenti da apportare, traendoli dalle acquisizioni di cui all'articolo 13, comma 8, del codice, agli enti tenuti al parere richiesto dall'articolo 2, comma 8, del codice entro sei mesi dalla data di entrata in vigore del codice; gli enti richiesti trasmettono il loro parere all'Ispettorato generale nei tre mesi successivi. Il decreto di classificazione è soggetto a registrazione nell'archivio nazionale delle strade di cui all'articolo 226 del codice e pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica.

3. Per le strade statali di nuova costruzione viene rispettata la procedura indicata dal comma 2; i termini previsti decorrono dalla definizione del collaudo della strada. Se la strada entra in esercizio prima dello scadere dei termini suddetti, all'atto della definizione del collaudo, il Ministero dei lavori pubblici - Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, emette una classificazione provvisoria secondo i criteri di legge.

4. Per le strade non statali, i decreti di classificazione relativi a strade esistenti e di nuova costruzione di interesse regionale ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n 616, articolo 87 e dell'articolo 2, comma 8, del codice, sono emanati dagli organi regionali competenti. Il Presidente della Regione procede alla trasmissione del decreto di classificazione entro trenta giorni dalla pubblicazione nel Bollettino regionale al Ministero dei lavori pubblici Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, che provvede all'aggiornamento dell'archivio nazionale di cui all'articolo 226 del codice. L'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale può formulare osservazioni, previo parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici.

5. La classificazione delle strade provinciali, esistenti e di nuova costruzione, è effettuata dagli organi regionali competenti. Viene rispettata l'ulteriore procedura prevista dal comma 4.

6. La classificazione delle strade comunali, esistenti e di nuova costruzione, è effettuata dagli organi regionali competenti. Viene rispettata l'ulteriore procedura prevista dal comma 4.

7. I provvedimenti di classificazione hanno effetto dall'inizio del secondo mese successivo a quello nel quale essi sono pubblicati nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica e, negli altri casi, nel Bollettino regionale.

8. Nelle more degli adempimenti di cui all'articolo 2, comma 8, del codice, le disposizioni relative alla sicurezza della circolazione connesse alla classificazione delle strade di cui all'articolo 2, comma 2, del codice, si applicano alle strade esistenti che hanno caratteristiche corrispondenti a quelle individuate dall'articolo 2, comma 3, del codice per ciascuna classe di strada.

9. Nell'attuazione dell'articolo 2, comma 8, del codice si applica, per quanto compatibile, la legge 29 novembre 1980, n 922, ed i relativi decreti di attuazione. La classificazione prevista dalla legge sopracitata individua gli itinerari internazionali ed è aggiuntiva rispetto a quella di cui all'articolo 2, comma 8, del codice.

3. (art. 2 Cod. Str.) Declassificazione delle strade

1. Nei casi previsti dall'articolo 2, comma 9, del codice, il decreto di declassificazione è emanato, per le strade statali, dal Ministro dei lavori pubblici, e, negli altri casi, dal Presidente della regione, nel rispetto delle competenze istituzionali degli enti proprietari delle strade.
2. La proposta di declassificazione viene deliberata, per le strade statali, dall'ANAS e, negli altri casi, dai competenti organi regionali e locali, sulla base di specifica relazione tecnica predisposta dal competente assessorato. La procedura di declassificazione è disciplinata dall'articolo 2, comma 4.
3. La sopravvenuta non rispondenza delle strade alle caratteristiche tecniche o costruttive, anche a seguito dell'applicazione dell'articolo 13, commi 1, 2 e 3, del codice, e agli scopi funzionali di cui al suddetto articolo 13, costituiscono ulteriori casi di declassificazione.
4. L'accertamento è avviato dagli uffici tecnici dell'assessorato competente, anche su segnalazione di cittadini o associazioni di utenti della strada.
5. I provvedimenti di declassificazione sono trasmessi, entro sessanta giorni dalla pubblicazione nel Bollettino regionale, all'Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, che li registra nell'archivio nazionale delle strade di cui all'articolo 226 del codice.
6. I provvedimenti di declassificazione hanno effetto dall'inizio del secondo mese successivo a quello nel quale essi sono pubblicati nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica e, negli altri casi, nel Bollettino regionale.

4. (art. 2 Cod. Str.) Passaggi di proprietà fra enti proprietari delle strade

1. Qualora per variazioni di itinerario o per varianti alle strade esistenti, ovvero per esigenze socio-economiche o per altri motivi, in funzione delle caratteristiche di cui alle lettere A, B e C dell'articolo 2, comma 6, del codice, si rende necessario il trasferimento di strade, o di tronchi di esse, fra gli enti proprietari, fatto salvo quanto previsto all'articolo 3, si provvede a norma dei commi seguenti.
2. L'assunzione e la dismissione di strade statali o di singoli tronchi avvengono con decreto del Ministro dei lavori pubblici, su proposta dei compartimenti ANAS competenti, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Consiglio di amministrazione dell'ANAS. Per le strade non statali il decreto è emanato dal Presidente della regione competente su proposta degli enti proprietari interessati, con le modalità previste dall'articolo 2, commi 4, 5 e 6.
3. In deroga alla procedura di cui al comma 2, i tratti di strade statali dismessi a seguito di varianti, che non alterano i capisaldi del tracciato della strada, perdono di diritto la classifica di strade statali e, ove siano ancora utilizzabili, sono obbligatoriamente trasferiti alla provincia o al comune.
4. La consegna all'ente nuovo proprietario della strada deve formare oggetto di apposito verbale da redigersi entro sessanta giorni dalla data di pubblicazione del decreto del Ministro dei lavori pubblici sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica. Per i tratti di strade statali dismessi a seguito di costruzione di varianti e per i tratti di strada interni agli abitati regolarmente delimitati come traverse in terne, la consegna all'ente nuovo proprietario della strada deve avvenire entro sessanta giorni dalla notifica effettuata dal Capo del compartimento dell'ANAS competente.
5. Qualora l'amministrazione che deve prendere in consegna la strada, o tronco di essa, non interviene nel termine fissato, l'amministrazione cedente è autorizzata a redigere il relativo verbale di consegna alla presenza di due testimoni, a notificare all'amministrazione inadempiente, mediante ufficiale giudiziario, il verbale di consegna e ad apporre agli estremi della strada dismessa, o dei tronchi di essa, appositi cartelli sui quali vengono riportati gli estremi del verbale richiamato.
6. L'ente cedente la strada, o tronco di essa, è tenuto a comunicare le variazioni di classifica conseguenti all'applicazione dei commi precedenti all'archivio nazionale delle strade di cui all'articolo 226 del codice.

5. (art. 3 Cod. Str.) Altre definizioni stradali e di traffico; rinvio

1. Le altre definizioni stradali e di traffico di specifico rilievo tecnico di cui all'articolo 3, comma 2, del codice sono contenute nelle singole disposizioni del presente regolamento riguardanti le varie materie.
 2. Le definizioni di barriere architettoniche e di accessibilità anche per persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale sono quelle contenute nel decreto del Ministro dei lavori pubblici 14 giugno 1989, n 236.
 - 6.
 - 7.
 - 8.
 - 13.
- (al comma 2, capoverso B), lettera g), le parole «purché muniti di carta di circolazione», sono state soppresse dall'articolo 34 della legge 7 dicembre 1999, n. 472)*
- 15.

1. La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare nell'aprire canali, fossi o nell'eseguire qualsiasi escavazione, lateralmente alle strade non può essere inferiore alla profondità dei canali, fossi od escavazioni, ed in ogni caso non può essere inferiore a 3 m.

2. Fuori dei centri abitati, come delimitati ai sensi dell'art. 4 del codice, le distanze dal confine stradale, da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a:

- a) 60 m per le strade di tipo A;
- b) 40 m per le strade di tipo B;
- c) 30 m per le strade di tipo C;
- d) 20 m per le strade di tipo F, ad eccezione delle strade vicinali come definite dall'art. 3, comma 1, n. 52 del codice;
- e) 0 m per le strade vicinali di tipo F.

2-bis Fuori dai centri abitati, come delimitati ai sensi dell'art. 4 del codice, ma all'interno delle zone previste come edificabili o trasformabili dallo strumento urbanistico generale, nel caso che detto strumento sia suscettibile di attuazione diretta, ovvero se per tali zone siano già esecutivi gli strumenti urbanistici attuativi, le distanze dal confine stradale, da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a:

- a) 30 m per le strade di tipo A;
- b) 20 m per le strade di tipo B;
- c) 10 m per le strade di tipo C.

2-ter. Per le strade di tipo F, nel caso di cui al comma 2-bis, non sono stabilite distanze minime dal confine stradale ai fini della sicurezza della circolazione. Non sono parimenti stabilite distanze minime dalle strade di quartiere dei nuovi insediamenti edilizi previsti o in corso di realizzazione.

2-quater. Le distanze dal confine stradale, fuori dei centri abitati, da rispettare nella costruzione o ricostruzione di muri di cinta, di qualsiasi natura e consistenza, lateralmente alle strade, non possono essere inferiori a:

- a) 5 m per le strade di tipo A, B;
- b) 3 m per le strade di tipo C, F.

2-quinquies. Per le strade di tipo F, nel caso di cui al comma 2-quater, non sono stabilite distanze minime dal confine stradale ai fini della sicurezza della circolazione. Non sono parimenti stabilite distanze minime dalle strade di quartiere dei nuovi insediamenti edilizi previsti o in corso di realizzazione.

3. La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare per impiantare alberi lateralmente alla strada, non può essere inferiore alla massima altezza raggiungibile per ciascun tipo di essenza a completamento del ciclo vegetativo e comunque non inferiore a 6 m.

4. La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare per impiantare lateralmente alle strade siepi vive, anche a carattere stagionale, tenute ad altezza non superiore a 1 m sul terreno non può essere inferiore a 1 m. Tale distanza si applica anche per le recinzioni non superiori ad 1 m costituite da siepi morte in legno, reti metalliche, fili spinati e materiali similari, sostenute da paletti infissi direttamente nel terreno o in cordoli emergenti non oltre 30 cm dal suolo.

5. La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare per impiantare lateralmente alle strade, siepi vive o piantagioni di altezza superiore ad 1 m sul terreno, non può essere inferiore a 3 m. Tale distanza si applica anche per le recinzioni di altezza superiore ad 1 m sul terreno costituite come previsto al comma 4, e per quelle di altezza inferiore a 1 m sul terreno se impiantate su cordoli emergenti oltre 30 cm da suolo.

27. (art. 17 Cod. Str.) Fasce di rispetto nelle curve fuori dai centri abitati

1. La fascia di rispetto nelle curve fuori dai centri abitati da determinarsi in relazione all'ampiezza della curvatura, è soggetta alle seguenti norme:

- a) nei tratti di strada con curvatura di raggio superiore a 250 m si osservano le fasce di rispetto con i criteri indicati all'articolo 26;
- b) nei tratti di strada con curvatura di raggio inferiore o uguale a 250 m, la fascia di rispetto è delimitata verso le proprietà latitanti, dalla corda congiungente i punti di tangenza, ovvero dalla linea, tracciata alla distanza dal confine stradale indicata dall'articolo 26 in base al tipo di strada, ove tale linea dovesse risultare esterna alla predetta corda.

28. (art. 18 Cod. Str.) Fasce di rispetto per l'edificazione nei centri abitati

1. Le distanze dal confine stradale all'interno dei centri abitati, da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle demolizioni integrali e conseguenti ricostruzioni o negli ampliamenti fronteggianti le strade, non possono essere inferiori a:

- a) 30 m per le strade di tipo A;
- b) 20 m per le strade di tipo D.

2. Per le strade di tipo E ed F, nei casi di cui al comma 1, non sono stabilite distanze minime dal confine stradale ai fini della sicurezza della circolazione.
3. In assenza di strumento urbanistico vigente, le distanze dal confine stradale da rispettare nei centri abitati non possono essere inferiori a:
 - a) 30 m per le strade del tipo A;
 - b) 20 m per le strade del tipo D ed E;
 - c) 10 m per le strade del tipo F.
4. Le distanze dal confine stradale, all'interno dei centri abitati, da rispettare nella costruzione o ricostruzione dei muri di cinta, di qualsiasi natura o consistenza, lateralmente alle strade, non possono essere inferiori a:
 - a) m 3 per le strade di tipo A;
 - b) m 2 per le strade di tipo D.
5. Per le altre strade, nei casi di cui al comma 4, non sono stabilite, distanze minime dal confine stradale ai fini della sicurezza della circolazione.

articoli da 29 a 43 (omissis)

44 (art. 22 cod. str.) accessi in generale.

1. Ai fini dell'articolo 22 del codice, si definiscono accessi:
 - a) le immissioni di una strada privata su una strada ad uso pubblico;
 - b) le immissioni per veicoli da un'area privata laterale alla strada di uso pubblico.
2. Gli accessi di cui al comma 1 si distinguono in accessi a raso, accessi a livelli sfalsati e accessi misti. Per gli accessi a raso e per quelli a livelli sfalsati valgono le corrispondenti definizioni di intersezione di cui all'articolo 2 del codice. Gli accessi misti presentano, al contempo, le caratteristiche degli accessi a raso e di quelli a livelli sfalsati.

45 (art. 22 cod. str.) accessi alle strade extraurbane.

1. Nelle autostrade non sono consentiti accessi privati.
2. Nelle strade extraurbane principali sono consentiti accessi privati a livelli sfalsati ubicati a distanza non inferiore a metri 1000 tra loro, misurata tra gli assi degli accessi consecutivi.
3. Nelle strade extraurbane secondarie sono consentiti accessi privati purché realizzati a distanza non inferiore a 300 m tra loro, misurata tra gli assi degli accessi consecutivi.
4. Le strade extraurbane principali e secondarie di nuova costruzione devono essere provviste di fasce laterali di terreno tali da consentire l'eventuale inserimento di strade di servizio per il collegamento degli accessi privati di immissione sulla strada.
5. Gli accessi devono essere localizzati dove l'orografia dei luoghi e l'andamento della strada consentono la più ampia visibilità della zona di svincolo e possibilmente nei tratti di strada in rettilineo.
6. L'ente proprietario della strada può negare l'autorizzazione per nuovi accessi, diramazioni e innesti, o per la trasformazione di quelli esistenti o per la variazione d'uso degli stessi quando ritenga che da essi possa derivare pregiudizio alla sicurezza e fluidità della circolazione e particolarmente quando trattasi di accessi o diramazioni esistenti o da istituire in corrispondenza di tratti di strada in curva o a forte pendenza, nonché ogni qualvolta non sia possibile rispettare le norme fissate ai fini della visibilità per le intersezioni di cui agli articoli 16 e 18 del codice.
7. L'ente medesimo può negare l'autorizzazione di accessi in zone orograficamente difficili che non garantiscono sufficienti condizioni di sicurezza.
8. Gli accessi e le diramazioni devono essere costruiti con materiali di adeguate caratteristiche e sempre mantenuti in modo da evitare apporto di materie di qualsiasi natura e lo scolo delle acque sulla sede stradale; devono essere inoltre pavimentati per l'intero tratto e comunque per una lunghezza non inferiore a 50 m a partire dal margine della carreggiata della strada da cui si diramano.
9. Gli accessi sono realizzati e mantenuti dall'ente proprietario della strada per la sola zona insistente sulla strada; al privato spetta la costruzione e la manutenzione dell'accesso ricadente sulla proprietà privata. Le spese per la manutenzione degli accessi privati sono a carico dei titolari dell'accesso anche per la parte cui provvede direttamente l'ente proprietario della strada.

46 (art. 22 cod. str.) accessi nelle strade urbane. passo carrabile.

1. La costruzione dei passi carrabili è autorizzata dall'ente proprietario della strada nel rispetto della normativa edilizia e urbanistica vigente.
2. Il passo carrabile deve essere realizzato osservando le seguenti condizioni:
 - a) deve essere distante almeno 12 metri dalle intersezioni e, in ogni caso, deve essere visibile da una distanza pari allo spazio di frenata risultante dalla velocità massima consentita nella strada medesima;
 - b) deve consentire l'accesso ad un'area laterale che sia idonea allo stazionamento o alla circolazione dei veicoli;

- c) qualora l'accesso alle proprietà laterali sia destinato anche a notevole traffico pedonale, deve essere prevista una separazione dell'entrata carrabile da quella pedonale .

3. Nel caso in cui i passi carrabili, come definiti dall'articolo 3, comma 1, punto 37), del codice, rientrino nella definizione dell'articolo 44, comma 4, del decreto legislativo 15 novembre 1993, n. 507, nella zona antistante gli stessi vige il divieto di sosta, segnalato con l'apposito segnale di cui alla figura II.78. In caso contrario, il divieto di sosta nella zona antistante il passo medesimo ed il posizionamento del relativo segnale, sono subordinati alla richiesta di occupazione del suolo pubblico che, altrimenti, sarebbe destinato alla sosta dei veicoli, in conformità a quanto previsto dall'articolo 44, comma 8, del citato decreto legislativo n. 507 del 1993 .

4. Qualora l'accesso dei veicoli alla proprietà laterale avvenga direttamente dalla strada, il passo carrabile oltre che nel rispetto delle condizioni previste nel comma 2, deve essere realizzato in modo da favorire la rapida immissione dei veicoli nella proprietà laterale. L'eventuale cancello a protezione della proprietà laterale dovrà essere arretrato allo scopo di consentire la sosta, fuori della carreggiata di un veicolo in attesa di ingresso. Nel caso in cui, per obiettive impossibilità costruttive o per gravi limitazioni della godibilità della proprietà privata, non sia possibile arretrare gli accessi, possono essere autorizzati sistemi di apertura automatica dei cancelli o delle serrande che delimitano gli accessi. È consentito derogare dall'arretramento degli accessi e dall'utilizzo dei sistemi alternativi nel caso in cui le immissioni laterali avvengano da strade senza uscita o comunque con traffico estremamente limitato, per cui le immissioni stesse non possono determinare condizioni di intralcio alla fluidità della circolazione .

5. È consentita l'apertura di passi carrabili provvisori per motivi temporanei quali l'apertura di cantieri o simili. In tali casi devono essere osservate, per quanto possibile, le condizioni di cui al comma 2. Deve in ogni caso disporsi idonea segnalazione di pericolo allorché non possono essere osservate le distanze dall'intersezione .

6. I comuni hanno la facoltà di autorizzare distanze inferiori a quelle fissate al comma 2, lettera a), per i passi carrabili già esistenti alla data di entrata in vigore del presente regolamento, nel caso in cui sia tecnicamente impossibile procedere all'adeguamento di cui all'articolo 22, comma 2, del codice .

articoli da 47 a 119 (omissis)

120. (art. 39 cod. str.) segnali di fermata, di sosta e di parcheggio.

1. I segnali che regolano la FERMATA, la SOSTA ed il PARCHEGGIO, o che forniscono indicazioni utili a tal fine, sono:

a) il segnale DIVIETO DI SOSTA (fig. II.74). Deve essere usato per indicare i luoghi dove è stato disposto il divieto di sosta dei veicoli, ad eccezione dei luoghi ove per regola generale vige il divieto. Lungo le strade extraurbane, in assenza di iscrizioni integrative, indica che il divieto di sosta è permanente, ed ha valore anche nelle ore notturne. Lungo le strade urbane, in assenza di iscrizioni integrative, indica che il divieto di sosta vige dalle ore 8 alle ore 22. Il segnale può essere corredato da pannelli integrativi sui quali cifre, o brevi iscrizioni, possono limitare la portata del divieto indicando, secondo i casi:

- 1) i giorni della settimana o del mese o le ore della giornata durante i quali vige il divieto (pannello integrativo modello II.3);
- 2) le eccezioni per talune categorie di utenti (pannello integrativo modello II.4/b);
- 3) i periodi relativi a giorni e ad ore in cui vige il divieto per consentire le operazioni di pulizia della sede stradale mediante macchine operatrici o con altri mezzi (pannello integrativo modello II.6/q2 o, in versione integrata, modello II.8/a).

b) il segnale DIVIETO DI FERMATA (fig. II.75). Deve essere usato per indicare i luoghi dove in assenza di iscrizioni integrative sono vietate in permanenza la sosta e la fermata e, comunque, qualsiasi momentaneo arresto volontario del veicolo. I segnali DIVIETO DI SOSTA e DIVIETO DI FERMATA possono essere integrati dagli specifici segni orizzontali;

c) il segnale PARCHEGGIO (fig. II.76). Può essere usato per indicare un'area organizzata od attrezzata per sostare per un tempo indeterminato, salvo diversa indicazione. Il segnale può essere corredato da pannelli integrativi per indicare con valore prescrittivo: limitazioni di tempo, tariffe per i parcheggi a pagamento, lo schema di disposizione dei veicoli (sosta parallela, obliqua, ortogonale), nonché categorie ammesse o escluse. Il segnale può essere inserito in quelli di preavviso e di direzione;

d) il segnale PREAVVISO DI PARCHEGGIO (fig. II.77). Indica la direzione da seguire verso il più vicino parcheggio;

e) il segnale PASSO CARRABILE (fig. II.78). Indica la zona per l'accesso dei veicoli alle proprietà laterali, in corrispondenza della quale vige il divieto di sosta, ai sensi dell'articolo 158 del codice. Il segnale ha dimensioni normali di 40x60 cm e dimensioni maggiorate di 60x90 cm. Sulla parte alta del segnale deve essere indicato l'ente proprietario della strada che rilascia l'autorizzazione, in basso deve essere indicato il numero e l'anno del rilascio. La mancata indicazione dell'ente e degli estremi dell'autorizzazione comporta l'inefficacia del divieto. Per le strade private, aperte al pubblico transito, l'autorizzazione è concessa dal Comune.

2. Le iscrizioni poste sul pannello integrativo dei divieti di sosta e di fermata devono essere concise e del tipo "7.30 - 19.00". Nel caso di divieto di sosta valido per un'intera giornata deve essere apposta l'indicazione "0 - 24". Per indicarne l'inizio, la ripetizione e la fine, si adottano pannelli integrativi modello II.5. Per indicare l'estesa si impiegano pannelli integrativi modello II.2. Eccezioni al divieto di sosta - esclusivamente per i veicoli degli invalidi e per le ambulanze - sono indicate con il segnale composito di SOSTA CONSENTITA A PARTICOLARE CATEGORIA (figg. II.79/a, II.79/b). Per segnalare all'utenza la rimozione coatta del mezzo nel tratto segnalato perché costituisce intralcio o pericolo per la circolazione, si impiega il pannello integrativo modello II.6/m ZONA RIMOZIONE con la stessa validità oraria del segnale di divieto.

3. Il segnale composito di cui al comma 2 deve essere utilizzato anche per segnalare l'eccezione al divieto di sosta disposta per i veicoli appartenenti alle forze armate, alle forze di polizia, ai vigili del fuoco, alla polizia municipale e ad altri servizi di pubblico interesse e di soccorso, ovvero a veicoli appartenenti o in servizio per conto dello stesso ente proprietario della strada, limitatamente alle aree limitrofe le rispettive sedi e per la superficie strettamente indispensabile (fig. II.79/c).

4. I segnali di PARCHEGGIO E PREAVVISO DI PARCHEGGIO possono essere corredati di pannello integrativo modello II.1 o modello II.4/a per indicare rispettivamente distanza e categoria di veicoli cui il parcheggio è riservato. Il segnale PARCHEGGIO in formato ridotto può essere usato in combinazione con segnali di DIVIETO DI SOSTA e DIVIETO DI FERMATA per indicare deroghe ai divieti per quelle particolari, singole categorie, elencate al comma 1, lettera a), punto 2), aventi invece diritto a sostare o a fermarsi. La figura II.79/d rappresenta un esempio di cartello composito per indicare varie regolamentazioni flessibili utili nei centri abitati o nelle località turistiche.

articoli da 121 a 406 *(omissis)*

ALLEGATI *(omissis)*