

Regione Lombardia - Provincia di Brescia
Comunità Montana di Valle Camonica
Unione dei Comuni degli Antichi Borghi di Valle Camonica



Comune di Esine

Variente 2025

Codice della Strada - D.Lgs. 30 285/1992 e smi
Reg. esec. e att. CdS - D.P.R. 495/1992 e smi

CENTRO ABITATO

SINDACO

Emanuele Moraschini

ATTI

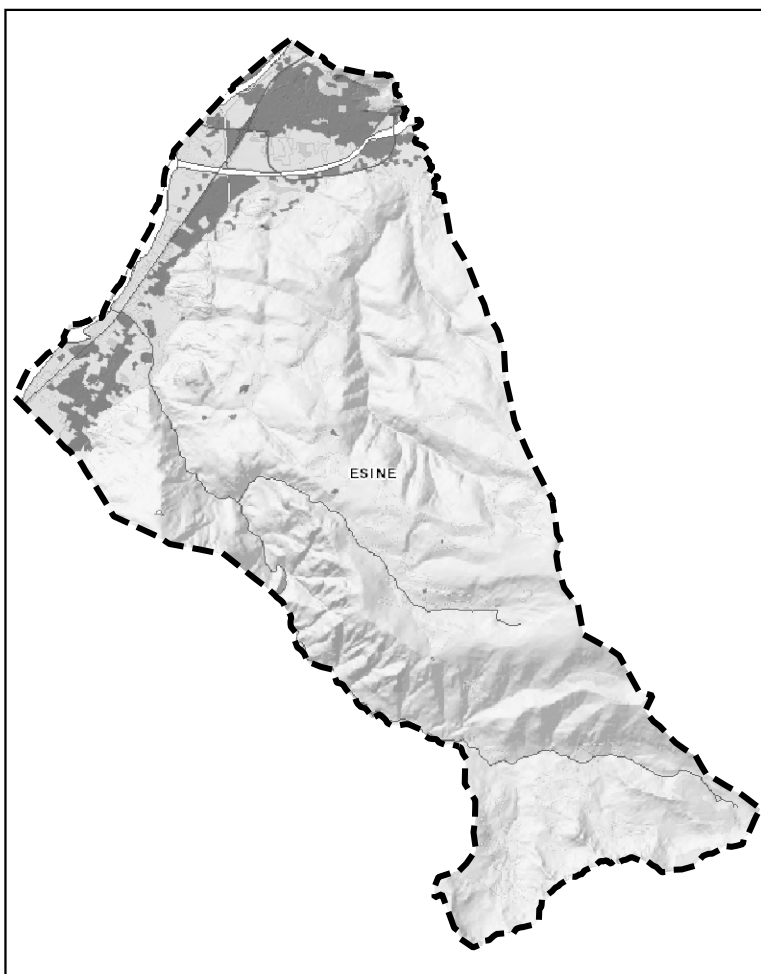
APPROVAZIONE

Delibera di G.C. n. ... del ...

PROGETTISTA

Pian. Fabio Maffezzoni

Iscritto all'Ordine degli Architetti P.P.e.C. della
Provincia di Brescia al n. 2347
Studio in via Sala 36 - 25048 Edolo (BS)
email: fabio.maffezzoni@gmail.com
cell: +39 333 2758769



ELABORATO

ALL 1

STRUMENTO

CENTRO ABITATO

TITOLO

Relazione illustrativa

DATA

AGOSTO 2025

SCALA

AGGIORNAMENTO DELLA DELIMITAZIONE DEI CENTRI ABITATI NEL COMUNE DI ESINE (BS)

1. NORMATIVA VIGENTE	2
2. PROCEDURA DI APPROVAZIONI	2
3. CLASSIFICAZIONE	2
3.1. CLASSIFICAZIONE TECNICO-FUNZIONALE.....	2
3.2. CLASSIFICAZIONE AMMINISTRATIVA.....	4
4. FASCE DI RISPETTO DEL CONFINE STRADALE	4
5. CLASSIFICAZIONE DELLA RETE VIARIA DI ESINE	6
6. STRADE EXTRAURBANE DI ESINE	7
6.1. C - STRADE EXTRAURBANE SECONDARIE (SS 42)	7
6.2. F - STRADE LOCALI EXTRAURBANE	8
6.3. F-BIS1 - ITINERARI CICLOPEDONALI EXTRAURBANI	9
7. STRADE URBANE DI ESINE	10
7.1. E - STRADE URBANE DI QUARTIERE.....	10
7.2. EF - STRADE LOCALI INTERZONALI	10
7.3. F - STRADE LOCALI URBANE	11
7.4. F-BIS2 - ITINERARI CICLOPEDONALI URBANI.....	11
8. PROGRESSIVE CHILOMETRICHE SP8 E SP8BIS	12
9. ELABORATI	14

1. NORMATIVA VIGENTE

- D.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 “Nuovo codice della strada”
- D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 “Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada”
- CIRCOLARE del MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI del 29 dicembre 1997, n. 6709/97

I criteri per delimitare il Centro Abitato sono indicati nell'articolo 3 comma 8 del Codice della Strada, dove si legge che per Centro Abitato si intende “un insieme di edifici, delimitato lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine. Per insieme di edifici si intende un raggruppamento continuo, ancorché intervallato da strade, piazze, giardini o simili, costituito da non meno di venticinque fabbricati e da aree di uso pubblico con accessi veicolari o pedonali sulla strada”.

Il Ministero dei Lavori Pubblici - Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale - ha emanato il 29 dicembre 1997 la Circolare n. 6709/97, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n.38 del 16 gennaio 1998, riguardante le “Direttive in ordine all'individuazione dei tratti di strade statali, regionali e provinciali all'interno dei centri abitati a seguito dell'entrata in vigore delle modifiche al Regolamento di attuazione del Codice della Strada (Decreto del Presidente della Repubblica 16 settembre 1996 n.610)”.

2. PROCEDURA DI APPROVAZIONI

il Comune di Esine provvederà all'adozione del Centro Abitato mediante deliberazione della Giunta Municipale, a cui seguirà il rapporto istituzionale con gli altri Enti proprietari delle strade non comunali, le cui strade sono incluse nel perimetro del Centro Abitato (strade statali, strade provinciali).

La procedura da seguire sarà la seguente:

- 1) predisposizione della deliberazione della Giunta Comunale che approva il perimetro di uno o più Centri Abitati del proprio territorio;
- 2) pubblicazione della delibera all'Albo Pretorio del Comune per trenta giorni consecutivi;
- 3) nei casi in cui la delimitazione del Centro Abitato interessi strade non comunali, la deliberazione della Giunta Municipale, prevista dall'articolo 4, comma 1, del Codice, con la relativa cartografia allegata, sarà inviata all'Ente proprietario della strada interessata, prima della pubblicazione all'Albo Pretorio, indicando la data di inizio di quest'ultima. Entro il termine di pubblicazione l'Ente stesso potrà inviare al Comune osservazioni o proposte in merito. Su esse si esprimerà definitivamente la Giunta Municipale con deliberazione che sarà pubblicata all'Albo Pretorio per dieci giorni consecutivi e comunicata all'Ente interessato entro questo stesso termine. Alla deliberazione sarà allegata idonea cartografia, aggiornata alla situazione attuale e recante in modo chiaro e leggibile: i fabbricati, esistenti o in costruzione, le aree di uso pubblico, le strade, le piazze, i giardini o simili, ubicati lungo le strade di accesso, nonché le progressive chilometriche di inizio e fine delle medesime;

Seguendo queste procedure e, in particolare, con la “chiusura” formale del rapporto con gli Enti proprietari delle strade, si conclude l'iter di approvazione e istituzione della delimitazione dei Centri Abitati di Esine.

3. CLASSIFICAZIONE

Il Codice della Strada considera due sottosistemi della rete stradale, quello delle strade extraurbane e quello delle strade urbane, che di fatto corrispondono non tanto a due diversi livelli di funzionalità quanto all'essere interne o esterne al centro abitato.

I criteri per la classificazione funzionale delle strade fanno riferimento alle indicazioni contenute nelle direttive ministeriali e considerano le categorie funzionali riportate di seguito.

3.1. Classificazione tecnico-funzionale

STRADE EXTRAURBANE:

Categorie	Caratteristiche
A - Autostrade	Strada extraurbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine; deve essere attrezzata con apposite aree di servizio ed aree di parcheggio entrambe con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.
B - Strade extraurbane principali	Strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore; per eventuali altre categorie di utenti devono essere previsti opportuni spazi. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio, che comprendano spazi per la sosta, con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.
C - Strade extraurbane secondarie	Strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.
F - Strade locali extraurbane	Strada extraurbana opportunamente sistemata ai fini di cui al comma 1 non facente parte degli altri tipi di strade
F-bis. Itinerari ciclopedonali extraurbani o vicinali	Strada extraurbana o vicinale , destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza "vulnerabile" della strada.

STRADE URBANE:

Categorie	Caratteristiche
A - Autostrade urbane	Strada urbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine; deve essere attrezzata con apposite aree di servizio ed aree di parcheggio entrambe con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.
AD - Strade urbane di scorrimento veloce	Sono intermedie tra le autostrade urbane e le strade di scorrimento (sono identificate con il codice AD)
D - Strade urbane di scorrimento	Strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali estranee alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate.
DE - Strade urbane di interquartiere	Sono intermedie tra quelle di scorrimento e quelle di quartiere (sono identificate con il codice DE)

E - Strade urbane di quartiere	Strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.
E-bis - Strade urbane ciclabili	Strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedi.
EF - Strade locali interzonali	Strade locali interzonali, intermedie tra quelle di quartiere e quelle locali, anche con funzioni di servizio rispetto alle strade di quartiere (sono identificate con il codice EF)
F - Strade locali urbane	Strada urbana opportunamente sistemata ai fini di cui al comma 1 non facente parte degli altri tipi di strade
F-bis. Itinerari ciclopeditoni urbani	Strada locale, urbana , destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza "vulnerabile" della strada.

3.2. Classificazione amministrativa

art. 2, comma 5, NCdS

Statali	Ente proprietario lo Stato
Regionali	Regione
Provinciali	Province
Comunali	Comune

4. FASCE DI RISPETTO DEL CONFINE STRADALE

CONFINE STRADALE: limite della proprietà stradale quale risulta dagli atti di acquisizione o dalle fasce di esproprio del progetto approvato; in mancanza, il confine è costituito dal ciglio esterno del fosso di guardia o della cunetta, ove esistenti, o dal piede della scarpata se la strada è in rilevato o dal ciglio superiore della scarpata se la strada è in trincea.

SEDE STRADALE: superficie compresa entro i confini stradali.

FASCIA DI RISPETTO: striscia di terreno, esterna al confine stradale, sulla quale esistono vincoli alla realizzazione, da parte del proprietario del terreno, di scavi, costruzioni, recinzioni, piantagioni, depositi e simili.

Le fasce di rispetto del confine stradale

Categorie	Tipo A Autostrade	Tipo B Extraurbane principali	Tipo C Extraurbane secondarie	Tipo D Urbane di scorrimento	Tipo E Urbane di quartiere	Tipo F Locali
1 Edifici						
— Fuori dai centri abitati	60	40	30	—	—	20 (1)
— Fuori dai centri abitati ma dentro le zone edificabili o trasformabili con Prg o con Prg vigente	30	20	10	—	n.s.	n.s.
— Dentro i centri abitati	30	—	—	20	n.s.	n.s.
— Dentro ai centri abitati in assenza di Prg	30	—	—	20	20	10
2 Muri di cinta						
— Fuori dai centri abitati	5	5	3	3	n.s.	n.s.
— Dentro i centri abitati	3	n.s.	n.s.	2	n.s.	n.s.

Note: n.s. = non stabilite; (1) 10 m. per le strade «vicinali»



5. CLASSIFICAZIONE DELLA RETE VIARIA DI ESINE

La classificazione della rete di Esine individua uno schema di funzionamento della rete viaria in funzione degli interventi infrastrutturali previsti a medio-lungo termine.

Nella classificazione della viabilità di Esine si è privilegiata la funzione rispetto alle caratteristiche geometriche delle strade, considerando le caratteristiche geometriche di ogni categoria di strada come valori di riferimento verso cui tendere nelle riqualificazioni delle strade.

Non sono presenti tutte le categorie citate nel paragrafo precedente, sono state utilizzate solo alcune categorie ed in particolare:

STRADE EXTRAURBANE:

- C - Strade extraurbane secondarie (SS 42)
- F - Strade locali extraurbane
 - F1 - Generiche
 - F2 - Vicinali
- F-bis1 - Itinerari ciclopeditoni extraurbani

STRADE URBANE:

- E - Strade urbane di quartiere
- EF - Strade locali interzonali
- F - Strade locali urbane
 - F3 - Generiche
 - F4 - Residenziali
- F-bis2 - Itinerari ciclopeditoni urbani

Per le strade locali è stata fatta un'articolazione della classificazione in sottoclassi che consentono di articolare e descrivere più accuratamente l'ambito locale che costituisce buona parte della viabilità di Esine.

Si precisa che lo stato di fatto è in realtà una classificazione che attribuisce un uso attuale degli spazi stradali che andrebbe attuata con interventi di regolamentazione e di moderazione del traffico in alcuni ambiti locali oltre che con l'adeguamento delle caratteristiche geometriche di alcune strade.

6. STRADE EXTRAURBANE DI ESINE

6.1. C - Strade extraurbane secondarie (SS 42)



■ C - Strade extraurbane secondarie

La SS42 attraversa il comune di Esine con tracciato parallelo all'Oglio.

La SS42 è una strada extraurbana secondaria esterna al centro abitato anche se porzioni liminari alla viabilità sono interessate da edificazioni inserite nel centro abitato.

La fascia di rispetto è:

- | | |
|---|----------|
| • Fuori dai centri abitati: | 30 metri |
| • Fuori dai centri abitati ma dentro le zone edificabili o trasformabili dal PGT: | 10 metri |
| • Dentro i centri abitati: | PGT |

6.2. F - Strade locali extraurbane



■ F1 - Strade locali extraurbane

■ F2 - Strade locali extraurbane vicinali

Sono state suddivise in:

- F1 - Strade locali extraurbane
- F2 - Strade locali extraurbane vicinali

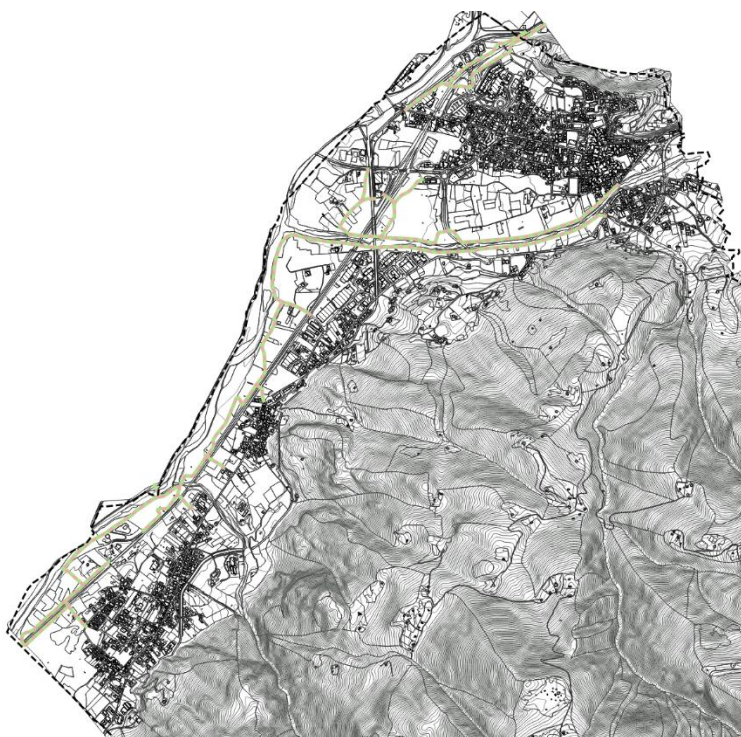
La fascia di rispetto per F1 - Strade locali extraurbane è:

- | | |
|---|----------|
| • Fuori dai centri abitati: | 20 metri |
| • Fuori dai centri abitati ma dentro le zone edificabili o trasformabili dal PGT: | PGT |

La fascia di rispetto per F2 - Strade locali extraurbane vicinali è:

- | | |
|---|----------|
| • Fuori dai centri abitati: | 10 metri |
| • Fuori dai centri abitati ma dentro le zone edificabili o trasformabili dal PGT: | PGT |

6.3. F-bis1 - Itinerari ciclopedonali extraurbani



— F-bis1 - Itinerari ciclopedonali extraurbani

La fascia di rispetto per gli Itinerari ciclopedonali extraurbani è:

- Fuori dai centri abitati per le strade tipo F locali: 20 metri
- Fuori dai centri abitati per le strade vicinali: 10 metri
- Fuori dai centri abitati ma dentro le zone edificabili o trasformabili dal PGT: PGT

7. STRADE URBANE DI ESINE

7.1. E - Strade urbane di quartiere



■ E - Strade urbane di quartiere

La fascia di rispetto è:

- Dentro i centri abitati:

PGT

7.2. EF - Strade locali interzonali



■ EF - Strade locali interzonali

La fascia di rispetto è:

- Dentro i centri abitati:

PGT

7.3. F - Strade locali urbane



— F3 - Strade locali urbane

— F4 - Strade locali urbane residenziali

Sono state suddivise in:

- F3 - Strade locali urbane
- F4 - Strade locali urbane residenziali

La fascia di rispetto è:

- Dentro i centri abitati:

PGT

7.4. F-bis2 - Itinerari ciclopedonali urbani



— F-bis2 - Itinerari ciclopedonali urbani

La fascia di rispetto è:

- Dentro i centri abitati:

PGT

8. PROGRESSIVE CHILOMETRICHE SP8 E SP8BIS



Nella successiva tabella si possono visualizzare le progressive chilometriche di inizio e fine dei centri abitati sulle SP8 e SP8bis.

1 TRATTO



Chilometro	Descrizione
INIZIO SP8 Km 0+735	SP 8 PIANCOGNO - ESINE - BIENNO
FINE SP8 Km 1+105	SP 8 PIANCOGNO - ESINE - BIENNO
INIZIO SP8bis Km 0+000	SP 8bis PIANCOGNO - ESINE - BIENNO “Variante all'abitato di Esine”
FINE SP8bis Km 0+120	SP 8bis PIANCOGNO - ESINE - BIENNO “Variante all'abitato di Esine”

2 TRATTO

Chilometro	Descrizione
INIZIO SP8bis Km 1+727	SP 8bis PIANCOGNO - ESINE - BIENNO "Variante all'abitato di Esine"
FINE SP8bis Km 2+073	SP 8bis PIANCOGNO - ESINE - BIENNO "Variante all'abitato di Esine"

3 TRATTO

Chilometro	Descrizione
INIZIO SP8 Km 1+956	SP 8 PIANCOGNO - ESINE - BIENNO

Sul confine comunale tra Esine e Berzo Inferiore

Si precisa che le chilometriche di inizio e fine dei centri abitati interessati dalla strada provinciale non sono stati modificati.

9. ELABORATI

Gli elaborati che costituiscono il presente studio sono:

ALL 1 Relazione illustrativa

TAV 1 Confronto centro abitato vigente - variante

scala 1:5.000

TAV 2a Classificazione delle strade e fasce di rispetto confronto vigente - variante

scala 1:5.000

TAV 2b Classificazione delle strade e fasce di rispetto su ortofoto variante

scala 1:3.000