



COMUNE DI GIANO DELL'UMBRIA  
REGIONE UMBRIA - PROVINCIA DI PERUGIA



## DELIMITAZIONE CENTRI ABITATI

(Artt. 3 e 4 DGLS n. 285 del 30/04/1992 "Codice della strada")  
(Art. 5 DPR n. 495 del 16/12/1992 "Regolamento di Attuazione del Codice")

## RELAZIONE TECNICA

TAV.  
R

Aggiornamento e revisione della delimitazione dei centri abitati del territorio comunale ai sensi del Codice della Strada Dlgs 285/92 e DPR 495/92

Adottato con atto di G.C.  
n. del

Responsabile Settore Urbanistica  
Dott. Massimo Zampedri

Responsabile servizio Polizia Locale  
Dott. Guido Gatti

per il visto della Giunta Comunale  
Il Sindaco  
Avv. Manuel Petruccioli



## **Aggiornamento e revisione della delimitazione dei Centri Abitati del territorio comunale ai sensi del Codice della Strada (D.L.gs. 285/92 e DPR 495/92)**

\*\*\*

---

### **RELAZIONE TECNICA**

---

---

#### **1. PREMESSA**

---

L'art.4 del D.Lgs.285/92 "Codice della Strada" ha introdotto l'obbligo per tutti i comuni di procedere, con deliberazione della giunta comunale corredata di idonea documentazione tecnica e cartografica, alla delimitazione dei Centri Abitati ai fini dell'attuazione della disciplina della circolazione stradale.

Il Comune di Giano dell'Umbria ha adempiuto a tale obbligo, in sede di prima applicazione del nuovo Codice, con delibera GC n.337 del 13/11/1993 successivamente integrata con delibera GC n.432 del 24/10/1996.

In seguito, alla luce della modificata situazione urbanistico-edilizia del territorio, nonché della disciplina che definiva le caratteristiche di centro abitato, (D.Lgs.285/92 e DPR 495/92, Circolare 6709/97 e Direttiva Min.LL.PP. prot. n.6688/2000), si è proceduto ad un primo adeguamento con delibera di GC n.34 del 14/03/2002, che costituisce la delimitazione attualmente vigente.

Considerato che l'art.5, comma 6, del DPR 495/92 dispone che "La delimitazione del centro abitato è aggiornata periodicamente in relazione alle variazioni delle condizioni in base alle quali si è provveduto alle delimitazioni stesse" e che nel frattempo il territorio ha subito diverse mutazioni sia di carattere urbanistico che viario dovute alle nuove edificazioni ed urbanizzazioni, l'Amm.ne Com.le ha ritenuto fondamentale e strategico l'aggiornamento e la revisione dei centri abitati attuali, tenuto anche conto che detta delimitazione assume un ruolo determinante sia ai fini dell'attuazione della disciplina della circolazione stradale, sia in ordine alle norme in materia edilizia, commerciale e ai limiti territoriali di competenze dei vari enti, anche a livello di manutenzione e gestione delle strade interne ai centri stessi.

A tal fine, considerate le suddette diverse discipline e competenze che il procedimento di delimitazione dei Centri Abitati richiede, è stato assegnato al Settore Urbanistica e al Servizio di Polizia Locale, il suddetto compito di aggiornamento e revisione.

Per la redazione cartografica della delimitazione dei Centri Abitati, nonché per i rilievi sul posto con strumentazione GPS ci si è avvalsi di professionista esterno incaricato con DD n.63/2021 del Responsabile Settore Urbanistica.

---

## 2. INQUADRAMENTO NORMATIVO E DEFINIZIONI

---

La vigente normativa di riferimento per la delimitazione dei Centri Abitati - che è stata applicata anche nel presente procedimento - può essere così riassunta:

- **Codice della Strada (D.Lgs.285/92);**
- **Regolamento di Attuazione del Codice della Strada (DPR 495/92);**
- **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 nuovo codice della strada. (DPR 610/1996) (Circ. Min.LL.PP. n.6709 del 29/12/1997);**
- **Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica e criteri per la sua installazione e manutenzione. (Ministero LL.PP. Prot.n.6688/2000);**
- **Il° Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione (Ministero Infr. Trasp. Prot. n.777/2006);**

Di seguito si riportano le preminenti definizioni e disposizioni di cui alla suddette normative, che sono state assunte come principali riferimenti per il processo di revisione della delimitazione dei Centri Abitati:

**- Art.2, comma 2, Codice della Strada (D.Lgs. 285/92)**

*“Le strade sono classificate, riguardo alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nei seguenti tipi:*

- A - Autostrade;*
- B - Strade extraurbane principali;*
- C - Strade extraurbane secondarie;*
- D - Strade urbane di scorrimento;*
- E - Strade urbane di quartiere;*
- F - Strade locali;*

**- Art.2, comma 7, Codice della Strada (D.Lgs. 285/92)**

*“Le strade urbane di cui al comma 2, lettere D, E ed F, sono sempre comunali quando siano situate nell'interno dei centri abitati, eccettuati i tratti interni di strade statali, regionali o provinciali, che attraversano centri abitati con popolazione non superiore a diecimila abitanti”;*

**- Art.3, comma 1, numero 8), Codice della Strada (D.Lgs. 285/92)**

*“Centro abitato: 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”;*

**- Art.4, Codice della Strada (D.Lgs. 285/92)**

*“1. Ai fini dell'attuazione della disciplina della circolazione stradale, il comune, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente Codice, provvede con deliberazione della giunta alla delimitazione del centro abitato. 2. La deliberazione di delimitazione del centro abitato come definito dall'art.3 è pubblicata all'albo pretorio per trenta giorni consecutivi; ad essa viene allegata idonea cartografia nella quale sono evidenziati i confini sulle strade di accesso”;*

**- Art.5, comma 3, Regolamento di Attuazione del Codice della Strada (DPR 495/92)**

*“La delimitazione del centro abitato, come definito all'articolo 3, comma 1, punto 8, del codice, è finalizzata ad individuare l'ambito territoriale in cui, per le interrelazioni esistenti tra le strade e l'ambiente circostante, è necessaria da parte dell'utente della strada, una particolare cautela nella guida, e sono imposte particolari norme di comportamento. La delimitazione del centro abitato individua pertanto i limiti territoriali di applicazione delle diverse discipline previste dal codice e dal presente regolamento all'interno ed all'esterno del centro abitato. La delimitazione del centro abitato individua altresì, lungo le strade statali, regionali e provinciali, che attraversano i centri medesimi, i tratti di strada che: a) per i centri con popolazione non superiore a diecimila abitanti costituiscono "i tratti interni"; b) per i centri con popolazione superiore a diecimila abitanti costituiscono "strade comunali", ed individua, pertanto, i limiti territoriali di competenza e di responsabilità tra il comune e gli altri enti proprietari di strade”;*

**- Art.5, comma 4, Regolamento di Attuazione del Codice della Strada (DPR 495/92)**

*“Nel caso in cui l'intervallo tra due contigui insediamenti abitativi, aventi ciascuno le caratteristiche di centro abitato, risulti, anche in relazione all'andamento piano-altimetrico della strada, insufficiente per un duplice cambiamento di comportamento da parte dell'utente della strada, si provvede alla delimitazione di un unico centro abitato, individuando ciascun insediamento abitativo con il segnale di località. Nel caso in cui i due insediamenti ricadano nell'ambito di comuni diversi si provvede a delimitazioni separate, anche se contigue, apponendo sulla stessa sezione stradale il segnale di fine del primo centro abitato e di inizio del successivo centro abitato.*

**- Art.5, comma 5, Regolamento di Attuazione del Codice della Strada (DPR 495/92)**

*“I segnali di inizio e fine centro abitato sono collocati esattamente sul punto di delimitazione del centro abitato indicato sulla cartografia allegata alla deliberazione della giunta municipale ed individuato, in corrispondenza di ciascuna strada di accesso al centro stesso, in modo tale da permettere il rispetto degli spazi di avvistamento previsti dall'articolo 79, comma 1. I segnali di inizio e fine centro abitato, relativi allo stesso punto di delimitazione, se posizionati separatamente ai lati della carreggiata, rispettivamente nella direzione di accesso e di uscita del centro medesimo, sono, di norma, collocati sulla stessa sezione stradale. Ove si renda necessario per garantire gli spazi di avvistamento, è ammesso lo slittamento, verso l'esterno del centro abitato, del segnale di fine centro abitato, riportando tale diversa collocazione sulla cartografia. In tal caso, la diversa collocazione del segnale di fine centro abitato rispetto al punto di delimitazione dello stesso ha valenza per le norme di comportamento da parte dell'utente della strada, ma non per le competenze degli enti proprietari della strada”.*

**- Art.5, comma 6, Regolamento di Attuazione del Codice della Strada (DPR 495/92)**

*“La delimitazione del centro abitato è aggiornata periodicamente in relazione alle variazioni delle condizioni in base alle quali si è provveduto alle delimitazioni stesse. A tale aggiornamento consegue l'aggiornamento dei "tratti interni" e delle "strade comunali" di cui al comma 1.*

**- Art.5, comma 7, Regolamento di Attuazione del Codice della Strada (DPR 495/92)**

*“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, è 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 può inviare al comune osservazioni o proposte in merito. Su esse si esprime definitivamente la giunta municipale con deliberazione che è pubblicata all'albo pretorio per dieci giorni consecutivi e comunicata all'ente interessato entro questo stesso termine. Contro tale provvedimento è ammesso ricorso ai sensi dell'articolo 37, comma 3, del codice”;*

---

### **3. CRITERI ADOTTATI**

---

Sorgono spesso, in fase di applicazione della delimitazione del “centro abitato” perplessità circa l'esatta interpretazione della sua definizione derivante dal Codice (*art.3, comma 1, punto 8, come sopra integralmente riportato*) e ciò può in taluni casi comportare anche contenziosi tra gli enti proprietari delle strade (Anas, Provincia) e l'Amm.ne Com.le, per cui è sembrato imprescindibile che il lavoro di revisione venisse svolto cercando di applicare in modo uniforme quanto disposto in materia dal codice della strada, dal relativo regolamento di attuazione e dalle correlate circolari e direttive ministeriali, come meglio dettagliato al precedente paragrafo.

Sono stati pertanto adottati i seguenti criteri prioritari:

*- la revisione del centro abitato è stata prima analizzata e poi effettuata in funzione della situazione edificatoria esistente o in costruzione, e non di quella ipotizzata dagli strumenti urbanistici, limitandosi a considerare ed inserire le sole aree soggette a pianificazione attuativa già convenzionate o di prossimo convenzionamento;*

*- il numero di almeno venticinque fabbricati, con accesso veicolare o pedonale diretto sulla strada, previsti dall'art.3, comma 1, punto 8) del codice è stato riconosciuto subordinatamente alla caratteristica principale di rappresentare almeno un "raggruppamento continuo" prendendo in considerazione fabbricati in stretta relazione tra di loro;*

*- non sono state fatte rientrare nel perimetro dei centri abitati, ovvero non sono state inserite nella cartografia, le strade o i tratti di strade prive di attraversamenti a raso, come previsto dalla circolare ministeriale;*

*- non è stato condiviso il sistema adottato talvolta da altri comuni, di delimitare il centro abitato, ai fini dell'applicazione delle norme del Codice, non in relazione all'insieme continuo di edifici che lo costituisce, ma sovente in posizione largamente anticipata in corrispondenza, ad esempio, di case sparse, senza alcun vantaggio per gli utenti della strada e della sicurezza più in generale. Le sole situazioni di centro abitato segnalato con eventuale anticipo rispetto all'effettiva presenza di edifici continui, è stato limitato ai soli casi in cui si è reso necessario permettere il rispetto degli spazi di avvistamento previsti dall'art.79 del Codice;*

*- è stato evitato che la revisione di delimitazione dei C.A. fosse anche solo in parte ispirata dal mero proposito o tentativo di governare particolari limiti di velocità poiché, pur se l'art.142, comma 1, del vigente Codice della strada stabilisce che nei centri abitati non si può superare la velocità di 50 km/h è comunque sempre salva la facoltà del Comune di applicare, o addirittura di ridurre o elevare tale limite anche al di fuori del centro abitato, laddove le caratteristiche costruttive e funzionali delle strade lo consentano;*

*- ai fini della distanza massima tra due edifici o gruppi di edifici, affinché possano costituire un unico centro abitato, è stato fatto riferimento ad alcune istruzioni ISTAT che la fissano in ml 70/75;*

Inoltre, nella considerazione che i centri abitati devono essere istituiti dai Comuni al fine di definire un ambito (*inizio e fine C.A.*) dove gli utenti dei veicoli a motore devono assumere un comportamento prudente e convivere con una complessa mobilità ad elevata presenza di pedoni e utenti deboli in genere, si è altresì operato nel seguente modo:

*- le strade su cui insistono edifici soltanto da un lato, sono state comprese nell'ambito del centro abitato per l'intero tratto interessato;*

*- nel criterio di revisione della delimitazione dei C.A. in alcuni casi si è tenuto in considerazione anche i limiti di mappa castali, i nuovi edifici inseriti nel tessuto urbano, il principio di omogeneità, la necessità di trasferire sicurezza stradale nei tratti più pericolosi, la presenza di centri con servizi e spazi pubblici, gli insediamenti residenziali marginali e gli insediamenti produttivi, oltre alla fattibilità di posizionamento dei cartelli di inizio e fine in relazione sia alla visibilità che agli spazi di ingombro o di interferenza con altra segnaletica.*

*- all'interno del Centro Abitato sono stati presi in considerazione ed inseriti "gruppi di edifici in numero minore a 25 unità", qualora costituissero interi nuclei con presenza di piazze, giardini ed altre aree ad uso pubblico;*

Si è altresì proceduto tenendo ben presente che la delimitazione del centro abitato ai sensi dell'art.4 del Codice della Strada deve avvenire esclusivamente sulla base della previsione della medesima disposizione, ai fini dell'attuazione della disciplina della circolazione stradale, che fornisce, inoltre, all'art.3, punto 8), una nozione di centro abitato differente da quella prevista dall'art.18 della L. 865/1971 con la conseguenza che le finalità di delimitazione del centro abitato proprie del Codice della Strada si presentano diverse da quelle per le quali deve essere definito il centro abitato in base alla disciplina urbanistico – edilizia.

---

## 4. METODOLOGIA USATA PER LA REVISIONE

---

Nella prima fase si è proceduto all'esame e all'analisi dell'attuale delimitazione, reperita attraverso la cartografia e la documentazione tecnica agli atti del Comune, a suo tempo adottata.

Successivamente, è stato operato uno "*studio tecnico sul posto*" finalizzato all'individuazione in sito della suddetta perimetrazione vigente, compreso il posizionamento dei relativi cartelli di "inizio e fine C.A." per valutarne la corrispondenza e conformità ai prescritti criteri di "*consistenza quantitativa degli edifici*", "*continuità*" degli stessi e reale "*effetto delle dinamiche urbane*" verificatesi sul territorio dalla iniziale perimetrazione ad oggi.

Avendo riscontrato in tale fase alcune condizioni "*limite*" sono state poste in atto le seguenti ulteriori attività:

- produzione di un primo supporto cartografico di base con rappresentazione aerofotogrammetrica aggiornata dell'intero territorio comunale, redatto dal Settore Urbanistica con la collaborazione del professionista esterno all'uopo incaricato;
- sulla scorta della suddetta cartografia iniziale il personale tecnico del Settore Urbanistica e del Servizio di Polizia Locale ha effettuato sopralluoghi mirati finalizzati all'individuazione delle condizioni di cui ai criteri prefissati e dettagliati al paragrafo 3 (*situazione edificatoria esistente o in costruzione, verifica quantitativa dei fabbricati e dei raggruppamenti continui, rilevazione delle strade o tratti di esse prive di attraversamento a raso, etc.*), riportando i risultati, a livello di minuta, direttamente sulle planimetrie aerofotogrammetriche;
- le suddette minute cartografiche sono state quindi oggetto di approfondimento/studio in ufficio da parte del Settore Urbanistica con la collaborazione del Servizio di Polizia Locale, tramite analisi in sovrapposizione con la cartografia catastale e quella urbanistica, verificando così la tipologia e la classificazione delle strade e dei suoli a loro prospicienti negli ambiti classificabili centri abitati;
- i risultati di questo ulteriore approfondimento sono stati quindi riportati, a cura del professionista esterno incaricato e con la supervisione del Settore Urbanistica, nelle cartografie su base catastale aggiornata e georeferenziata, evidenziando tutti i tratti di strade (*statali/regionali, provinciali, comunali e vicinali*) ricadenti all'interno dei possibili "centri abitati" ipotizzati e indicando i possibili punti di posizionamento della segnaletica di inizio e fine centro;
- le suddette indicazioni cartografiche sono state successivamente oggetto di ulteriore verifica mediante sopralluoghi sul posto da parte del Settore Urbanistica e del professionista esterno incaricato, nell'ambito dei quali sono state acquisite, mediante la strumentazione "GPS" del professionista incaricato, le coordinate "WGS84" dei punti di inizio/fine centro, sono stati nuovamente verificati sia la consistenza quantitativa di edifici, sia la continuità degli stessi, nonché la fattibilità di posizionamento dei cartelli di inizio e fine in relazione sia alla visibilità che agli spazi di ingombro o di interferenza con altra segnaletica;
- infine tutti gli elementi e punti rilevati sono stati riportati dal professionista incaricato sulle mappe catastali, producendo così la cartografia finale che, unitamente alla presente relazione redatta dal Settore Urbanistica, costituisce il materiale da allegare alla delibera di revisione e aggiornamento della delimitazione dei centri abitati.

---

## 5. CARTOGRAFIA E RAPPRESENTAZIONE GRAFICA DEI CENTRI ABITATI

---

Come già in precedenza accennato la nuova delimitazione conseguente l'aggiornamento e la revisione dei Centri Abitati del Comune di Giano dell'Umbria è stata effettuata utilizzando come base cartografica le planimetrie catastali aggiornate e georeferenziate, contenenti sia le particelle che gli edifici esistenti.

Rispetto alla rappresentazione grafica "*vigente*" è stato deciso di utilizzare un diverso "*approccio*" che favorisce l'individuazione della viabilità (*tratti di strade ricompresi all'interno del centro abitato*) piuttosto che l'aspetto "*areale*" dell'ambito abitato, come peraltro rimarcato dal Codice ove dispone che alla delibera di delimitazione dei C.A. va allegata "*idonea cartografia nella quale sono evidenziati i confini sulle strade di accesso*".

La forma cartografica di ciascun centro abitato, redatta su base catastale georeferenziata in scala 1:2000, è rappresentata quindi dai seguenti elementi utilizzati in fase di perimetrazione:

- **indicazione dei punti** (georeferenziati e riportati attraverso le coordinate WGS84 acquisite con GPS) di **posizionamento dei cartelli di “inizio” e “fine” centro abitato** (sono indicati sia con un numero progressivo – corrispondente a quello della tabella di cui al paragrafo 8 della presente relazione contenente anche coordinate e progressiva chilometrica per le strade statali/regionali o provinciali – sia con un simbolo – che consente di distinguere i segnali tra inizio/fine c.a. – sia con un colore che differenzia i cartelli già presenti e confermati da quelli di nuova istituzione);

- **indicazione dei tratti di strade** (rappresentati con diverso colore a seconda della classificazione statali/regionali, provinciali, comunali, viabilità comunale – vie interne – e tratti di vicinali) **ricompresi all'interno del centro abitato**, con indicata anche la numerazione/denominazione (solo per le statali/regionali, provinciali e comunali);

- **indicazione degli edifici** presi a riferimento per l'individuazione del centro abitato secondo la definizione data dal Codice.

Il diverso “approccio” metodologico utilizzato per la rappresentazione cartografica dei centri abitati non prevede pertanto l'individuazione di un limite “areale” o “fondiario” dell'ambito riferibile al centro abitato in quanto lo stesso **va ascritto esclusivamente alla viabilità** i cui tracciati ricadenti al suo interno sono stati opportunamente censiti, denominati e rappresentati con diversi colori secondo la classificazione.

Pertanto tutta la disciplina del Codice della Strada e del relativo Regolamento di Attuazione (*ivi compresa quella concernente le fasce di rispetto*) **prescritta per i centri abitati si applica nei confronti di tutte le strade rappresentate in cartografia, che definiscono appunto il centro abitato.**

---

## 6. ELENCO CENTRI ABITATI

---

La ricognizione esperita ai fini di revisione e di aggiornamento, nonché l'analisi e l'applicazione dei criteri adottati, ha determinato l'individuazione dei seguenti n.13 **Centri Abitati** del Comune di Giano dell'Umbria:

- **Giano Capoluogo** (individuato in cartografia con la Tav.1);
- **Bastardo** (individuato in cartografia con la Tav.2);
- **San Sabino** (individuato in cartografia con la Tav.3);
- **Macciano** (individuato in cartografia con la Tav.4);
- **Santo Stefano** (individuato in cartografia con la Tav.5);
- **Casa Naticchia** (individuato in cartografia con la Tav.6);
- **Fabbri** (individuato in cartografia con la Tav.7);
- **Bivio Moscatini** (individuato in cartografia con la Tav.8);
- **Moriano** (individuato in cartografia con la Tav.9);
- **Case Maggi** (individuato in cartografia con la Tav.10);
- **Morcicchia** (individuato in cartografia con la Tav.11);
- **Montecchio** (individuato in cartografia con la Tav.12);
- **Castagnola** (individuato in cartografia con la Tav.13);

---

## 7. ANALISI E DESCRIZIONE DEI CENTRI ABITATI

---

Si riporta di seguito una sintetica descrizione di ciascuno dei Centri Abitati **ridefiniti** a seguito della procedura di revisione/aggiornamento, indicando anche eventuali peculiarità, se presenti, ovvero le modificazioni rispetto alla situazione previgente.

### ▪ 1. Giano Capoluogo

Si tratta del Capoluogo comunale rappresentato principalmente dal centro storico e da modesti comparti urbani abitati, posti verso monte (*Voc. Caldarello e Voc. Case Basse*) e più a valle (*Voc. Casa Sacchi*). Sono previsti complessivamente n.3 punti di accesso/uscita dal centro abitato ove vanno posizionati i rispettivi segnali (*due per ciascun punto*) ed in particolare in due punti sulla SP 452-1 mentre il terzo punto sulla Str. Comunale denominata “*n.1 di Morcicchia*”. Il segnale esistente di inizio centro abitato posto sulla SP 452-1 lato “verso monte” viene confermato (*a questo va allineato il corrispondente di fine centro che risulta spostato*) mentre per i cartelli da installare sulla SP452-1 a valle si è reso necessario anticiparne leggermente l’ubicazione al fine di permettere il rispetto degli spazi di avvistamento. Oltre ai citati tratti della SP 452-1 e della SC 1, il centro abitato ingloba anche la Str. Comunale denominata “*n.19 di Casa Sacchi*” ed altre vie comunali che costituiscono semplici tratti di vie comunali (viabilità interna). Rispetto alla vigente delimitazione è stata eliminata tutta la parte verso monte e ridimensionata la parte a valle, poiché non presentano le caratteristiche definite dal Codice.

### ▪ 2. Bastardo

E’ il più grande e importante centro abitato del comune di Giano dell’Umbria. Si tratta della frazione con maggior popolazione insediata e quindi con un tessuto edilizio consistente formato da zone residenziali connesse a zone produttive e a servizi. E’ attraversato dalla SR 316 *dei Monti Martani* e interessato dalle strade provinciali SP 414-1R *di Collevaenza*, SP 451-1 *di La Bruna*, SP 452-2 *di Giano* e SP 452-3, oltre a numerosa altra viabilità comunale che costituiscono tratti viari interni al c.a. Sono previsti complessivamente n.7 punti di accesso/uscita dal centro abitato ove vanno posizionati i rispettivi segnali (*due per ciascun punto*). In particolare due punti sono posti sulla SR 316 e precisamente uno – che viene confermato in quanto già presente – in prossimità della rotonda prima di “*Cavallara*” (*unico segnale a doppia facciata posto sul lato dx in direzione Foligno in quanto non è possibile per mancanza di spazio installarne altro analogo lato sx in entrata al c.a.*) e l’altro – sempre esistente e confermato – in prossimità del crocevia con la viabilità comunale della “*zona Vagnoli*” (*in questo caso trattasi di due cartelli opposti*). E’ confermato anche il punto sulla SP 414-1R e quello in prossimità della grande rotonda della nuova bretella provinciale recentemente realizzata: in entrambi i casi sono già presenti i due cartelli di inizio e fine c.a. Di nuova istituzione invece il punto sulla SP 451-1 direzione Spoleto (*che è stato ora previsto in prossimità della strada di accesso alla zona industriale*), quello sulla SP 452-2 in direzione Giano (*che è previsto ora più in avanti subito dopo il nuovo comparto residenziale denominato “Colle del Gallo”*) e infine quello sulla SP 452-3 direzione San Felice (*che è stato istituito subito dopo l’area della nuova Chiesa di Bastardo in corso di costruzione*). Rispetto alla vigente delimitazione è stata eliminata tutta la parte denominata “*Ponte la Mandria*” ed una porzione a ridosso del “*comparto zona C La Madonnucchia*” in quanto non presentano le caratteristiche definite dal Codice e per il resto sostanzialmente confermato il centro abitato con moderate estensioni dovute alle nuove espansioni edilizie che la frazione ha avuto negli ultimi anni.

### ▪ 3. San Sabino

E’ una frazione che si presenta come un nucleo abitato frastagliato che si sviluppa principalmente a ridosso di due direttrici viarie rappresentate da un tratto della SP 452-2 e dalla Str. Comunale denominata “*n.31 di San Savino*”. Sono previsti n.4 punti di inizio/fine c.a. ove vanno posizionati i rispettivi segnali (*due per ciascun punto*) di cui due punti sulla SP 452-2 (*confermato quello in prossimità del serbatoio idrico ove sono già presenti i cartelli mentre di nuova istituzione quello in direzione Bastardo*), un punto sulla Str. Vicinale “*da San Sabino a Macciano*” ed un punto posto sulla SC 31 *di San Savino* in cui si è reso necessario anticiparne leggermente l’ubicazione rispetto all’effettiva presenza di edifici continui, al fine di permettere gli spazi di avvistamento prescritti dal codice. Complessivamente viene riconfermata la precedente delimitazione.

#### ▪ **4. Macciano**

E' una frazione che si presenta come un nucleo abitato abbastanza allungato sviluppato principalmente lungo la Str. Comunale denominata "n.7 di Macciano a Colline" con un piccolo comparto edilizio più compatto nella parte finale ove è presente il nucleo più vecchio percorso da un'unica viabilità comunale (via interna). Sono previsti n.2 punti di inizio/fine centro abitato ove vanno posizionati i rispettivi segnali (*due per ciascun punto*) che in entrambi i casi confermano i cartelli già presenti. Salvo l'eliminazione di una parte che non presenta le caratteristiche di continuità edilizia prescritte dal codice è complessivamente riconfermata la vigente delimitazione.

#### ▪ **5. Santo Stefano**

E' un centro abitato di modesta entità che si estende esclusivamente lungo la Str. Comunale denominata "n.5 di Santo Stefano - Petrognoni". Sono previsti n.2 punti di accesso/uscita (*di nuova istituzione*) ove vanno posizionati i rispettivi segnali (*due per ciascun punto*). E' sostanzialmente confermata la vigente delimitazione.

#### ▪ **6. Casa Naticchia**

E' un agglomerato che si presenta come un nucleo abitato sviluppato in modo rettilineo principalmente lungo un solo lato della SP 451-1 che rappresenta, insieme ad un tratto della Str. Comunale denominata "n.4 di Santo Stefano – Bivio Casa Naticchia", la viabilità connessa al centro abitato. Sono previsti n.3 punti di inizio/fine c.a. ove vanno posizionati i rispettivi segnali (*due per ciascun punto*) di cui due punti sulla SP 451-1 (*di nuova istituzione*) ed un punto sulla SC4 "di Santo Stefano – Bivio Casa Naticchia". Si consiglia anche il posizionamento di un cartello doppia facciata in prossimità dell'incrocio tra la SP 451-1 e la strada rurale (*tratto che conduce verso Voc. "Molino Capaldini" direzione Casale di Montefalco*) che indichi l'uscita e l'entrata nel centro abitato per la circolazione *per e da* Casale di Montefalco. Rispetto alla precedente delimitazione questo centro abitato è stato fortemente ridotto nella parte direzione Bastardo ed è stata eliminata la parte finale in direzione Spoleto, poiché entrambi i casi non presentano le caratteristiche definite dal Codice.

#### ▪ **7. Fabbri**

E' una frazione che si sviluppa principalmente lungo la SP 452-1 ed in parte lungo direttrice della Str. Comunale denominata "n.22 di Fabbri-Moriano" (*agglomerato detto di "Casa Iaco"*), che rappresentano, unitamente ad un tratto della Str. Comunale denominata "n.21 di S.Stefano-Fabbri" le tre arterie stradali che costituiscono il centro abitato ai fini del codice della strada. Presenta n.4 punti di inizio/fine c.a. ove vanno posizionati i rispettivi segnali (*due per ciascun punto*) di cui per un caso (*cartelli posti sulla SP direzione Spoleto*) è confermata la posizione di quelli esistenti. Rispetto alla precedente delimitazione è stato esteso il centro abitato (*in direzione di Giano Capoluogo*) in conseguenza della compiuta edificazione di un comparto edilizio residenziale contiguo all'edificato preesistente (*per cui vanno anche rimossi i due cartelli preesistenti*).

#### ▪ **8. Bivio Moscatini**

E' un centro abitato di modesta entità, che, come si può facilmente desumere dalla denominazione che ha assunto, si estende essenzialmente sul crocevia formato dalla SP 451-1 che si interseca, verso Montefalco con la SP 446-1 e verso Castel Ritaldi con la SP 453-1. Sono previsti n.4 punti di accesso/uscita ove vanno posizionati i rispettivi segnali (*due per ciascun punto*) di cui per due casi (*cartelli posti sulla SP451-1 direzione Bastardo e sulla SP453-1 direzione Castel Ritaldi*) è confermata la posizione di quelli già esistenti. Si consiglia anche il posizionamento di un segnale in prossimità dell'incrocio tra la SP446-1 e la Str. Comunale n.32 "di San Pietro" che indichi uscita/entrata nel centro abitato per la circolazione *da e per* direzione Montefalco. Rispetto alla precedente delimitazione è stato fortemente ridotto nella parte direzione Spoleto e per una limitata parte in direzione Montefalco.

#### ▪ **9. Moriano**

E' un piccolo centro abitato, molto compatto, attraversato dalla Str. Comunale denominata "n.27 Corta di Moriano" che rappresenta l'unico tratto stradale di questo centro abitato. Sono previsti due soli punti di inizio/fine c.a. ove vanno posizionati i rispettivi segnali (*due per ciascun punto*) di cui si confermano quelli già installati a ridosso del crocevia con la SP 453-1. Rispetto alla vigente delimitazione questo centro abitato è stato ridotto per una parte che non possedeva le caratteristiche definite dal Codice.

#### ▪ **10. Case Maggi**

Si tratta di una località ubicata ai margini del territorio comunale, in prossimità del confine con il Comune di Castel Ritaldi, che si sviluppa principalmente lungo la direttrice della Str. Comunale denominata “n.2 di Casa Maggi” che rappresenta l’unico tratto stradale di questo centro abitato. Sono previsti due punti di inizio/fine c.a. ove vanno posizionati i rispettivi segnali (*due per ciascun punto*). Ai fini del rispetto della definizione data dal Codice si evidenzia che un analogo nucleo edilizio con presenza di fabbricati (*che costituisce pertanto un raggruppamento continuo con la località*) è posto sul territorio del comune confinante di Castel Ritaldi. Rispetto alla precedente delimitazione è stato ridotto il centro abitato (*in direzione di Moriano*) per mancanza delle caratteristiche definite dal Codice. Si evidenzia a tal fine la necessità di rimuovere i segnali di inizio/fine centro abitato attualmente posti in corrispondenza dell’intersezione della SC2 con la SP453-1 e quelli installati, dopo l’uscita dal c.a., lungo la SC2 in direzione Morcicchia.

#### ▪ **11. Morcicchia**

E’ uno dei più piccoli e periferici centri abitati del Comune di Giano dell’Umbria situato verso il confine con il Comune di Castel Ritaldi. Trattasi di un insediamento storicamente consolidato (*centro storico*) anche se di dimensioni modeste ma comunque ai limiti della definizione data dal Codice. Presenta un unico punto di inizio/fine c.a. ove vanno posizionati i rispettivi segnali (*due per ciascun punto*). Questo centro abitato ingloba solamente un tratto della Str. Comunale denominata “n.2 di Casa Maggi” ed una via comunale che costituisce un semplice tratto interno. Viene praticamente confermata la vigente delimitazione.

#### ▪ **12. Montecchio**

E’ un insediamento abitato che presenta una parte storicamente consolidata (*classificata infatti come centro storico*), che per dimensione viene subito dopo quello di Giano Capoluogo, mentre la restante parte è costituita da piccoli nuclei edilizi frastagliati ma nello stesso tempo contigui tra di loro ai fini della definizione data dal Codice. E’ in parte interessato da un’arteria della SR 316 *dei Monti Martani* e per il resto dalle strade comunali *Str. Com. denominata “n.10 di Montecchio”, Str. Com. denominata “n.8 di Antica Flaminia” e Str. Com. denominata “n.11 della Selva”* oltre ad altra viabilità comunale costituita da tratti viari interni al centro abitato. Sono presenti n.3 punti di accesso/uscita dal centro abitato ove vanno posizionati i rispettivi segnali (*due per ciascun punto*). In particolare due punti sono posti sulla SR 316 e precisamente uno – che viene confermato in quanto già presente – in direzione di “Bastardo” e l’altro – sempre esistente e confermato – in direzione “Massa Martana” mentre il terzo – di nuova istituzione – è collocato sulla *Str. Com. 8 di Antica Flaminia*. Fondamentalmente è confermata la vigente delimitazione.

#### ▪ **13. Castagnola**

E’ un piccolo insediamento abitato storicamente consolidato (*classificato infatti come centro storico*) di dimensioni contenute ma comunque nella definizione data dal Codice. Questo centro abitato è delimitato su un lato dalla SP 452-1 e perimetrato per il resto da mera viabilità comunale che costituisce anche i tratti interni al paese. Sono previsti n.2 punti di inizio/fine c.a. ove vanno posizionati i rispettivi segnali (*due per ciascun punto*) di cui si conferma la posizione per quelli già installati lungo la SP 452-1 direzione Bastardo. Salvo una limitata riduzione si può giudicare complessivamente riconfermata la vigente delimitazione.

---

## **8. TABELLA SINTETICA DEI PUNTI DI INIZIO/FINE CENTRI ABITATI**

---

In allegato alla presente relazione è riportata una tabella sintetica contenente, per ciascuno dei punti di accesso/uscita dal centro abitato riportati in cartografia, tutte le informazioni “tecniche” necessarie per l’esatta ubicazione ed il posizionamento dei rispettivi segnali. In particolare detta tabella contiene per ciascun punto:

- **numero progressivo** (*riportato in cartografia*);
- **centro abitato** (*di appartenenza*);
- **viabilità** (*nome della strada*);
- **tematica** (*segnale di inizio o di fine centro*);
- **posizione** (*confermata per cartello già esistente o nuova per cartelli di nuova istituzione*);
- **kilometrica** (*progressive chilometriche solo per statali/regionali e provinciali*);
- **coordinate** (*coordinate sistema “WGS84” rilevate con GPS*).

---

## 9. CRITERI PER INSTALLAZIONE E MANUTENZIONE SEGNALETICA

---

L'importanza e la complessità assunte dalla circolazione stradale esigono attente cure alla strada ed alla segnaletica stradale, perché entrambe concorrono, in misura notevole, alla sicurezza ed alla fluidità della circolazione.

In questo capitolo si forniscono i necessari chiarimenti e si impartiscono le conseguenti istruzioni sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica e, nello specifico, della segnaletica di delimitazione dei Centri Abitati ed i criteri per la sua installazione e manutenzione.

La segnaletica dispiega infatti i suoi effetti solo se progettata, realizzata ed installata secondo criteri di regolarità e razionalità e mantenuta con costante cura. Diversamente essa può anche risultare causa di incertezze nei comportamenti degli utenti della strada da cui possono scaturire incidenti stradali.

La collocazione dei segnali di inizio e fine centro abitato deve essere molto precisa e puntuale in quanto la specifica normativa di settore dispone che *"...i segnali di inizio e fine centro abitato sono collocati esattamente sul punto di delimitazione del centro abitato indicato sulla cartografia allegata alla deliberazione della giunta municipale ed individuato, in corrispondenza di ciascuna strada di accesso al centro stesso, in modo tale da permettere il rispetto degli spazi di avvistamento previsti dall'art.79, comma 1. I segnali di inizio e fine centro abitato, relativi allo stesso punto di delimitazione, se posizionati separatamente ai lati della carreggiata, rispettivamente nella direzione di accesso e di uscita del centro medesimo, sono, di norma, collocati sulla stessa sezione stradale"*.

Le direttive stabiliscono anche che *"...ove si renda necessario per garantire gli spazi di avvistamento, è ammesso lo slittamento, verso l'esterno del centro abitato, del segnale di fine centro abitato, riportando tale diversa collocazione sulla cartografia. In tal caso, la diversa collocazione del segnale di fine centro abitato rispetto al punto di delimitazione dello stesso ha valenza per le norme di comportamento da parte dell'utente della strada, ma non per le competenze degli enti proprietari della strada"*.

Per quanto concerne la visibilità della segnaletica per ciascun segnale deve essere garantito uno spazio di avvistamento tra il conducente ed il segnale stesso libero da ostacoli per una corretta visibilità. In tale spazio il conducente deve progressivamente poter percepire la presenza del segnale, riconoscerlo come segnale stradale, identificarne il significato e, nel caso di segnali sul posto, come quelli di inizio/fine centro abitato, attuare il comportamento richiesto.

Infatti il segnale di inizio centro abitato (*vedasi fig. II.273 del Regolamento*) ha valore anche per segnalare il limite di velocità e il divieto dei segnali acustici. Devono quindi ritenersi errati tutti i segnali di inizio centro abitato che riportano nella parte sottostante i segnali di limite dei 50 km/ora e di divieto di segnalazioni acustiche. Eventuali altre prescrizioni valide per l'intero centro abitato possono essere invece rese note con altri segnali.

Ai sensi dell'art.39 del Codice e dell'art.131 del Regolamento i segnali di località e di localizzazione si dividono tra quelli obbligatori, che sono disposti all'inizio del centro abitato e devono essere a fondo bianco con cornice e lettere nere, ovvero facoltativi, che possono essere disposti all'inizio e alla fine del territorio regionale o provinciale.

**In particolare i segnali obbligatori di inizio/fine centro abitato sono:**

SEGNALE DI INIZIO CENTRO ABITATO (fig.II.273 art.131 DPR 495/1992)  
Segnale fondo bianco scritte nere



**Figura II 273 Art. 131**  
INIZIO CENTRO ABITATO

SEGNALE DI FINE CENTRO ABITATO (fig.II.274 art.131 DPR 495/1992)  
(Figura II 274 art. 131 Regolamento)  
Segnale fondo bianco scritte nere sbarrato obliquamente in rosso



**Figura II 274 Art. 131**  
FINE CENTRO ABITATO

I nomi di località devono essere riportati per intero e senza abbreviazioni e nei casi di località con nome composto, l'iscrizione può essere riportata su due righe. Qualora si tratti di frazione di un Comune, il nome di quest'ultimo può figurare, tra parentesi ed in carattere ridotto, al di sotto del nome della località segnalata. Non è consentito inoltre aggiungere al nome della località altre iscrizioni, né porre sotto il segnale altre scritte sia pure con pannello aggiuntivo.

Da evitare, invece, la tendenza di taluni Comuni a considerare la circolazione nei propri centri abitati come un caso speciale a cui far fronte con l'impiego di segnali stradali particolari e con propri autonomi significati, dando luogo ad una variegata casistica di pannelli integrativi.

L'impiego di segnali in numero superiore a quello necessario è da evitare, non solo perché costituisce un maggior onere per apporli e mantenerli, ma anche perché tende a sminuirne l'efficacia od il valore cogente. Si rammenta inoltre che sono vietate aggiunte di qualsiasi natura al segnale di inizio centro abitato, quali quelle di comune denuclearizzato, gemellaggi con altre località, appartenenza a comunità particolari, ed altre indicazioni quali città del vino o similari, ecc.

E' evidente che, per gli utenti della strada, la delimitazione dei centri abitati diventa operativa non con la delibera comunale, bensì con l'effettiva installazione dei segnali stradali di "inizio e fine centro abitato" in tutte le strade di "accesso e uscita" dallo stesso centro abitato (*rispettando la puntuale indicazione della cartografia allegata alla presente relazione*). Perciò è necessario che l'installazione dei segnali, che nel caso che ci riguarda concerne principalmente la revisione della posizione degli stessi secondo le indicazioni di cui alla presente relazione e allegate cartografie, **sia il più possibile contemporanea alla delibera di delimitazione dei centri.**

Si consiglia a tal fine che la data di revisione dell'installazione dei segnali venga riportata in apposito verbale dei lavori redatto dal Servizio di Polizia Locale.

A tal proposito si evidenzia che l'apposizione e la manutenzione della segnaletica, ad eccezione dei casi previsti nel regolamento per singoli segnali, fanno carico:

a) agli enti proprietari delle strade, fuori dei centri abitati;

b) ai comuni, nei centri abitati, compresi i segnali di inizio e fine del centro abitato, anche se collocati su strade non comunali;

c) al comune, sulle strade private aperte all'uso pubblico e sulle strade locali;

d) nei tratti di strade non di proprietà del comune all'interno dei centri abitati con popolazione inferiore ai diecimila abitanti, agli enti proprietari delle singole strade limitatamente ai segnali concernenti le caratteristiche strutturali o geometriche della strada. La rimanente segnaletica è di competenza del comune.

Un particolare richiamo deve essere fatto, in questa sede, in relazione alle competenze per le strade non comunali di cui alla suddetta lettera d), ed in particolare alla portata della locuzione «*caratteristiche geometriche e strutturali delle strade*», in cui, a titolo esemplificativo, rientrano, per la segnaletica verticale, i cartelli di *strada deformata, dosso, cunetta, curve, discesa pericolosa, salita ripida, strettoie, banchina pericolosa, caduta massi, transito vietato ai veicoli aventi larghezza superiore a...*, etc, mentre per quanto attiene alla segnaletica orizzontale quest'ultima può ritenersi per la quasi totalità a carico del Comune dal momento che la stessa impone regole di comportamento non necessariamente correlate alle caratteristiche geometriche delle strade, ad eccezione dei segnali orizzontali che evidenziano ostacoli sulla strada quando questi sono connessi alle caratteristiche strutturali della stessa.

Comunque, laddove il Codice conferisce al Comune la competenza a disciplinare la circolazione stradale e di conseguenza porre in opera la connessa segnaletica anche sulle strade non di proprietà è sempre necessario acquisire preventivamente il parere dell'ente proprietario, con l'evidente intento del Codice di ricondurre alla competenza di un solo soggetto l'intera materia della disciplina della circolazione all'interno del centro abitato, indipendentemente dalla proprietà stradale, sempreché il centro abitato stesso sia stato delimitato e segnalato a norma di legge.

Per quanto attiene alle competenze tecnico – amministrative il Codice riconosce agli enti proprietari delle strade un ampio potere per la regolamentazione della circolazione stradale e perciò spetta al Comune il potere di ordinanza per le strade comunali e le strade vicinali.

Merita un breve approfondimento, a proposito di competenze, per ciò che concerne le strade vicinali (*strade private aperte all'uso pubblico*) poste all'interno del centro abitato, ove rimane pur sempre la competenza del Comune ad assicurare la loro corretta e sicura utilizzazione da parte di tutti gli utenti. Incombe quindi al Comune l'obbligo di disciplinarne la circolazione attraverso una appropriata ed efficiente segnaletica stradale.

Inoltre gli enti proprietari devono attenersi ad opportuni precetti per assolvere, con efficienza, correttezza e completezza, ai compiti di gestione, manutenzione e pulizia delle strade e delle loro pertinenze, degli arredi, delle attrezzature, degli impianti e dei servizi, con altresì l'obbligo che tutta la segnaletica stradale deve sempre essere mantenuta in perfetta efficienza da parte dei proprietari o dei soggetti esercenti che sono tenuti alla sua posa in opera (*art.38, comma 7, Codice*).

## **10. PROCEDIMENTO AMMINISTRATIVO PER LA DELIMITAZIONE CENTRI ABITATI**

Al termine di questo studio di aggiornamento e revisione della delimitazione, la Giunta dovrà provvedere all'adozione dei nuovi Centri Abitati del territorio comunale mediante propria deliberazione, 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, regionali, provinciali*).

Ai sensi dell'art.4 del Codice alla delibera sarà allegata sia la presente relazione, sia tutte le cartografie dei Centri Abitati delimitati in quanto aventi le caratteristiche individuate dall'art.3, comma 1, punto 8, del codice stesso, ricadenti nell'ambito del territorio comunale, aggiornate alla situazione attuale e recante in modo chiaro e leggibile i fabbricati esistenti, le aree di uso pubblico (*strade, piazze, giardini o simili*), ubicati lungo le strade di accesso, nonché le progressive chilometriche di inizio e fine delle medesime e le coordinate geografiche di posizionamento dei cartelli segnaletici.

La deliberazione di delimitazione dei Centri Abitati è pubblicata all'Albo Pretorio del Comune per trenta giorni consecutivi. Nei casi in cui la delimitazione interessi strade non comunali, la delibera con la relativa cartografia allegata, è 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 può inviare al comune osservazioni o proposte in merito. Su esse si esprime definitivamente la giunta con successiva deliberazione che è pubblicata all'Albo Pretorio per dieci giorni consecutivi e comunicata all'ente interessato entro questo stesso termine. Contro tale provvedimento è ammesso ricorso ai sensi dell'art.37, comma 3, del Codice.

Un verbale di constatazione dei limiti del centro abitato, in analogia al verbale di consegna della strada previsto dall'art.4, comma 6, del Regolamento, sarà comunque redatto anche per i tratti di strade statali, regionali o provinciali, attraversanti i centri abitati con popolazione inferiore a diecimila abitanti, al fine di disciplinare i rapporti tra ente proprietario della strada e Comune.

Giano dell'Umbria, 26/11/2021

**Il Responsabile Settore Urbanistica**  
*F.to Dott. Massimo Zampedi*

*per p.v.*

**Il Responsabile Servizio Polizia Locale**  
*F.to Dott. Guido Gatti*

**Il Professionista esterno incaricato**  
*F.to Geom. Giancarlo Martani*