

## 2. FERMATE IN AMBITO EXTRAURBANO

La normativa di riferimento per la realizzazione e la localizzazione delle fermate degli autobus in ambito extraurbano è costituita dal *Nuovo codice della strada* (D.lgvo 30/04/92 n. 285) e dal relativo *Regolamento di esecuzione e attuazione* (DPR 16/12/92 n. 495), di seguito abbreviati rispettivamente come Ncds e Reg.

### 2.1. Piazzole di sosta

Dove le fermate degli autobus « possono costituire un intralcio o pericolo per la circolazione, per la ristrettezza della carreggiata stradale, si devono prevedere, di massima, apposite piazzole di fermata fuori della carreggiata » (Reg, art. 352 comma 6).

Riguardo alle caratteristiche geometriche delle piazzole di fermata il Reg. richiede che debbano avere « una larghezza massima di 3 m in corrispondenza della fermata e una lunghezza minima di 30 m. Le piazzole di fermata devono essere completate da un marciapiede o apposita isola rialzata, opportunamente attrezzati, per la sosta dei passeggeri in attesa » (Reg, art. 352 comma 6).

### 2.2. Localizzazione delle fermate (distanze)

« Nelle strade extraurbane ad unica carreggiata e a doppio senso di marcia, le aree di fermata devono essere ubicate in posizione tale che distino tra loro almeno 50 m, in posizione posticipata l'una rispetto all'altra, secondo il rispettivo senso di marcia » (Reg, art. 352 comma 2).

Il comma 3 del citato articolo precisa che « le fermate situate in corrispondenza delle aree di intersezione sono poste, di massima dopo l'area di intersezione, ad una distanza non minore di 20 m. Se il numero delle linee e la frequenza delle corse causa accumulo dei mezzi in modo da costituire intralcio per l'area di intersezione, la fermata deve essere anticipata ad almeno 10 m dalla soglia dell'intersezione ».

« Quando è necessario predisporre una fermata nel tratto immediatamente seguente o precedente una curva, salvo il caso di ubicazione della fermata in apposita piazzola di sosta esterna alla carreggiata, l'ente proprietario della strada dovrà determinare, caso per caso e con molta cura, la distanza più opportuna della fermata della curva stessa, così da evitare che il sorpasso di un autobus fermo risulti pericoloso » (Reg, art. 352 comma 4).

### 2.3. Tutela dell'utenza e dei pedoni

Si sottolinea in particolare la necessità di garantire in corrispondenza delle fermate le migliori condizioni di sicurezza stradale, con particolare attenzione agli attraversamenti e ai percorsi pedonali di accesso alle fermate, che devono risultare, oltre che adeguatamente protetti, connessi con la restante rete pedonale del comune. Di norma gli attraversamenti pedonali sono da collocarsi in coda alle fermate. Tale posizione è tesa ad evitare che l'utenza che si appresta ad attraversare non sia d'intralcio alla ripartenza del mezzo e sia visibile (in quanto non mascherata dall'autobus) dai veicoli che percorrono la strada nel senso di marcia in cui è posta la fermata. A questo proposito va ricordato che il Ncds all'art. 190 comma 6 vieta ai pedoni l'attraversamento davanti ai mezzi di trasporto pubblico in fermata.

### 2.4. Fermate poste lungo le strade extraurbane principali (tipo B)

La configurazione delle fermate previste lungo le strade extraurbane principali dovrà essere concertata congiuntamente dal Settore Trasporti pubblici e dall'Area tecnica della Provincia di Brescia per quanto concerne localizzazione, accessibilità e caratteristiche geometriche e costruttive delle stesse.

### 2.5. Fermate poste lungo le strade extraurbane secondarie (tipo C)

Per le strade extraurbane secondarie sono raccomandate le tipologie di fermata mostrate negli allegati EXTR-1 e EXTR-2.