

ISTRUZIONI PER L'USO (17): INDICI DI AFFOLLAMENTO DELLE STRADE DA PARTE DEI CARTELLONI PUBBLICITARI

I bordi delle strade di Roma sono ormai per lo più pieni di ininterrotti filari di cartelloni pubblicitari, che provocano un oggettivo affollamento ed un conseguente inquinamento visivo.

Di fronte a tale spettacolo degradante viene da chiedersi spontaneamente: ma la normativa vigente in materia non stabilisce nessuna regola riguardo all'affollamento delle strade provocato dai cartelloni pubblicitari ?

Nel 1° numero di questa serie di istruzioni per l'uso si è visto che i cartelloni dovrebbero essere installati ad una distanza di almeno 25 metri l'uno dall'altro: già questa distanza minima, se venisse rispettata, contribuirebbe di per sé a ridurre di molto l'affollamento degli impianti pubblicitari sulle strade.

Ma la normativa comunale vigente in materia va oltre questa regola, perché ha disciplinato proprio gli **indici di affollamento**.

La lettera D) del 1° comma dell'art. 20 del Regolamento sulle affissioni, così come approvato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 37/2009, riguarda proprio gli "Indici di affollamento" che *"esprimono il rapporto fra lo sviluppo lineare totale degli impianti, con riferimento a ciascuna faccia espositiva, e lo sviluppo lineare della strada; ai fini dell'individuazione della superficie espositiva complessiva, il valore dello sviluppo lineare totale è moltiplicato per 2"* (presumibilmente perché si tiene conto di impianti bifacciali).

La lettera D) precisa che *"gli indici sono altresì stabiliti in rapporto alla suddivisione del territorio comunale nelle aree omogenee di cui alla lettera A) [N.B. – si tratta delle 5 aree omogenee individuate nel nuovo Piano Regolatore Generale (in sigla PRG) di Roma e che sono la "Città storica", la "Città consolidata", la "Città da ristrutturare", la "Città della trasformazione" ed il "Territorio non urbanizzato"] e alle caratteristiche tecniche della rete stradale di cui alla lettera B) [N.B. – si tratta della classificazione della rete stradale, così come operata dal Piano Generale del Traffico Urbano (in sigla PGTU)], limitatamente alle strade individuate al successivo comma 2. Per le strade delimitate da due diverse aree omogenee l'indice di affollamento è calcolato con la media aritmetica degli indici di affollamento delle rispettive aree omogenee. Se la strada è adiacente ad un'area vincolata, da una parte, e ad una delle aree omogenee, dall'altra, prevale la modalità della progettazione unitaria [N.B. – è quella "volta a rendere compatibile l'esposizione pubblicitaria con le caratteristiche storiche, architettoniche e ambientali di particolari siti della Città": in tali casi l'indice massimo di affollamento di cui alla lettera D) non potrà essere superiore al 50 per cento dell'indice massimo di affollamento prescritto per la progettazione regolamentata nella medesima area omogenea]. Nelle strade locali è previsto l'inserimento di componenti e/o complementi di arredo urbano, di cui alla lettera E)" [N.B. – come pensiline e paline del servizio di trasporto pubblico, transenne parapedonali, opaline con orologio, "casopark" ecc.]*.

In base al Codice della Strada le strade urbane sono classificate nei seguenti **tipi principali**:

- **Autostrade** e raccordi autostradali (classe A), che assolvono la funzione di entrata e di uscita dalla città;

- **Strade urbane di scorrimento** (classe D), che hanno la funzione di garantire la fluidità agli anzidetti spostamenti veicolari di scambio anche all'interno della rete viaria cittadina, nonché di consentire un elevato livello di servizio agli spostamenti a più lunga distanza interni all'area urbana;
- **Strade urbane di quartiere** (classe E), che assolvono la funzione di collegamento tra settori e quartieri limitrofi o, per le aree di più vaste dimensioni, di collegamento tra zone estreme di un medesimo settore o quartiere (spostamenti di minore lunghezza rispetto a quelli eseguiti sulle strade di scorrimento).;
- **Strade locali** (classe F), che hanno la funzione di garantire gli spostamenti pedonali e l'accesso diretto agli edifici, nonché la funzione di supportare la parte iniziale e finale degli spostamenti veicolari privati.

Oltre ai suddetti tipi principali di strade urbane, il "Regolamento Viario" del Comune di Roma individua e definisce ulteriori tipologie di strade al fine di adattare la classifica funzionale alle caratteristiche geometriche e costruttive, tecniche e funzionali, delle strade esistenti.

Le tipologie di strada urbana che hanno **funzioni intermedie (sottotipi)** rispetto ai tipi principali sopra detti sono:

- **Strade urbane di scorrimento veloce** (assimilate sempre in CLASSE A) con funzione intermedia tra autostrade (tipo a) e strade urbane di scorrimento (tipo b);
- **Strade urbane interquartiere (IQ)** (assimilate in CLASSE D) con funzione intermedia tra strade urbane di scorrimento (tipo b) e strade urbane di quartiere (tipo c);
- **Strade interzonali (IZ)** (assimilate in CLASSE E) con funzione intermedia tra strade urbane di quartiere (tipo c) e strade locali (tipo d).

Nella Tabella 1 del PGTU sono riportate 753 strade di Roma, per ognuna delle quali è stata operata una classifica funzionale della viabilità, in base alla quale sono distinte in:

- **A = autostrade** (come ad esempio l'autostrada per Fiumicino o l'autostrada Roma-l'Aquila dal GRA a Portonaccio)
- **B = scorrimento** (come ad esempio l'autostrada Roma-l'Aquila da Portonaccio alla Tangenziale Est o la Circonvallazione Nomentana o via del Muro Torto o Corso Francia)
- **IQ = interquartiere** (come ad esempio via Appia Nuova o via Emanuele Filiberto o viale Somalia)
- **Q = di quartiere** (come ad esempio viale Angelico o via Baldo degli Ubaldi o via Barberini o via delle Sette Chiese)
- **IZ = interzonali** (come ad esempio via Appia Antica o la Circonvallazione Gianicolense o viale dei Romanisti)

Il 2° comma dell'art. 20 del Regolamento comunale sulle affissioni fissa una progettazione regolamentata (volta cioè, a differenza della progettazione unitaria, ad attribuire quantità di superficie pubblicitaria predeterminata mediante l'applicazione di appositi indici di affollamento) per ognuna delle 5 aree omogenee individuate dal PRG con i seguenti indici di affollamento determinati in relazione alle seguenti classificazioni stradali:

città storica – strade IQ: indice di affollamento del 25%;

strade Q/IZ: indice di affollamento del 20%

città consolidata - strade IQ: indice di affollamento del 30%;

strade Q/IZ: indice di affollamento del 25%

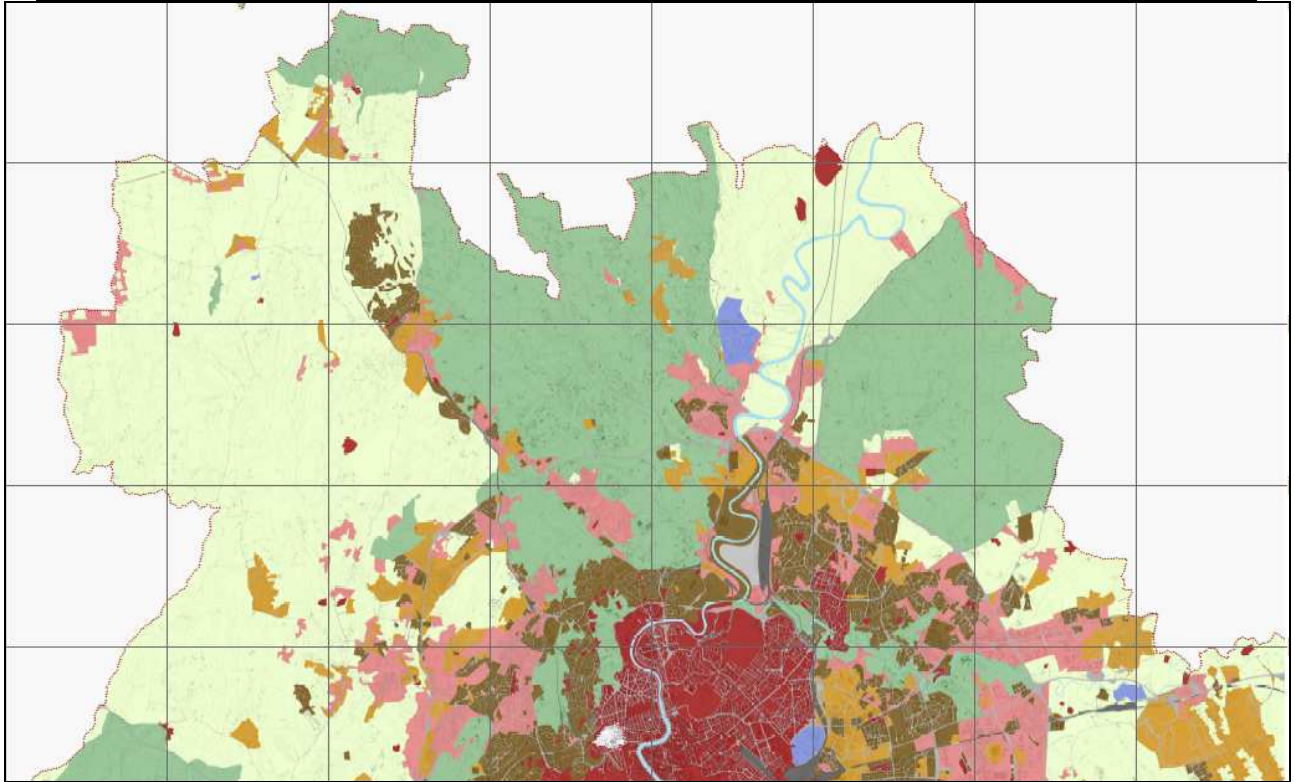
città da ristrutturare - strade IQ: indice di affollamento del 35%

strade Q/IZ: indice di affollamento del 30%

città della trasformazione - strade IQ: indice di affollamento del 40%;
strade Q/IZ: indice di affollamento del 35%

territorio non urbanizzato – 24 metri quadrati ogni 100 metri lineari per ogni senso di marcia.

Tavola del PRIP A3.a relativa alla “Sintesi del Piano regolatore Generale”: zona nord della città



LEGENDA

Sistema insediativo

- città storica
- città consolidata
- città da ristrutturare
- città della trasformazione

Sistema ambientale

- parchi
- agro romano
- fiumi e laghi

Sistema dei servizi e delle infrastrutture

- cimiteri
- strade
- ferrovie
- aeroporti

Tavola del PRIP A3.b relativa alla "Sintesi del Piano Regolatore Generale": zone S-O della città

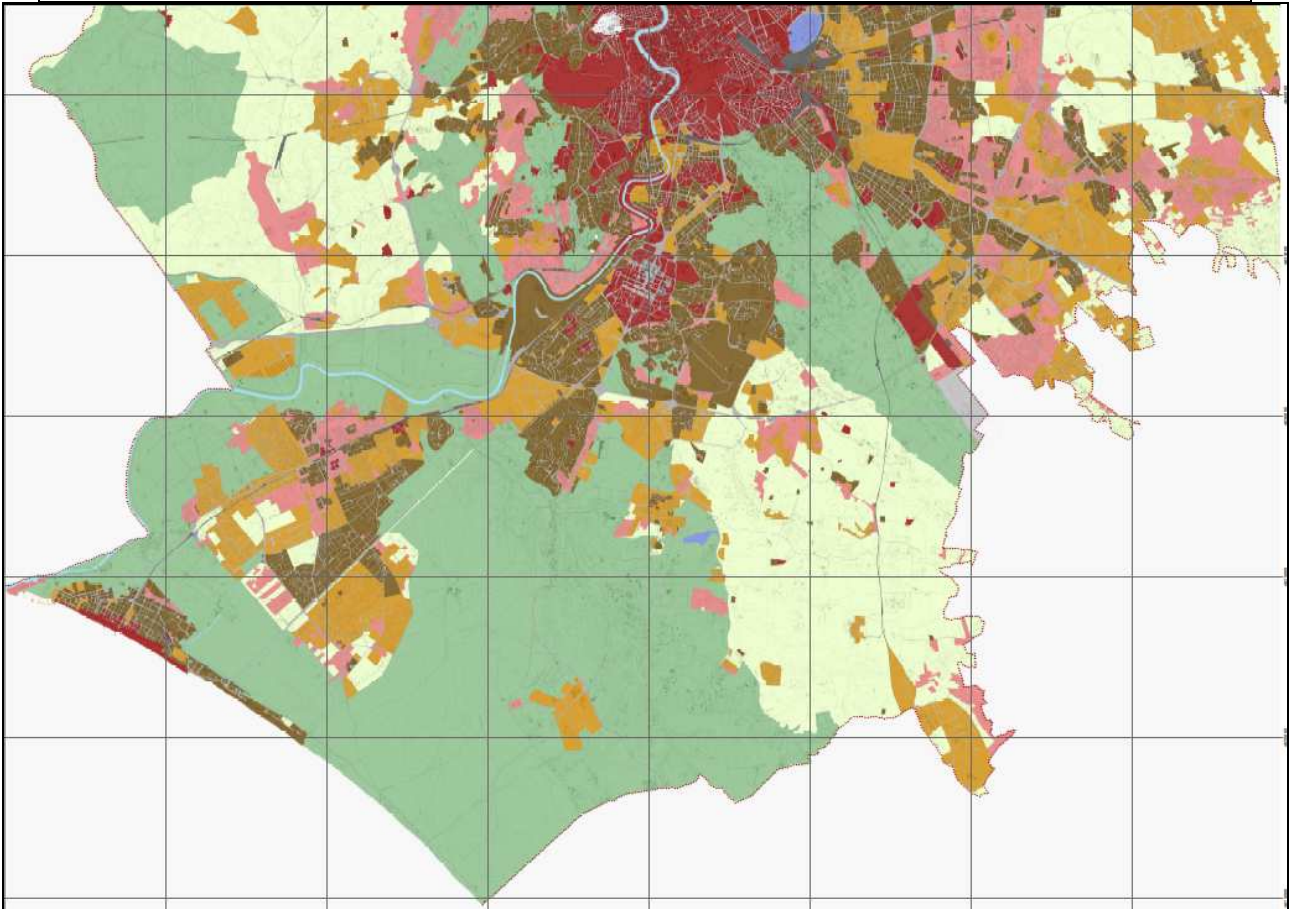
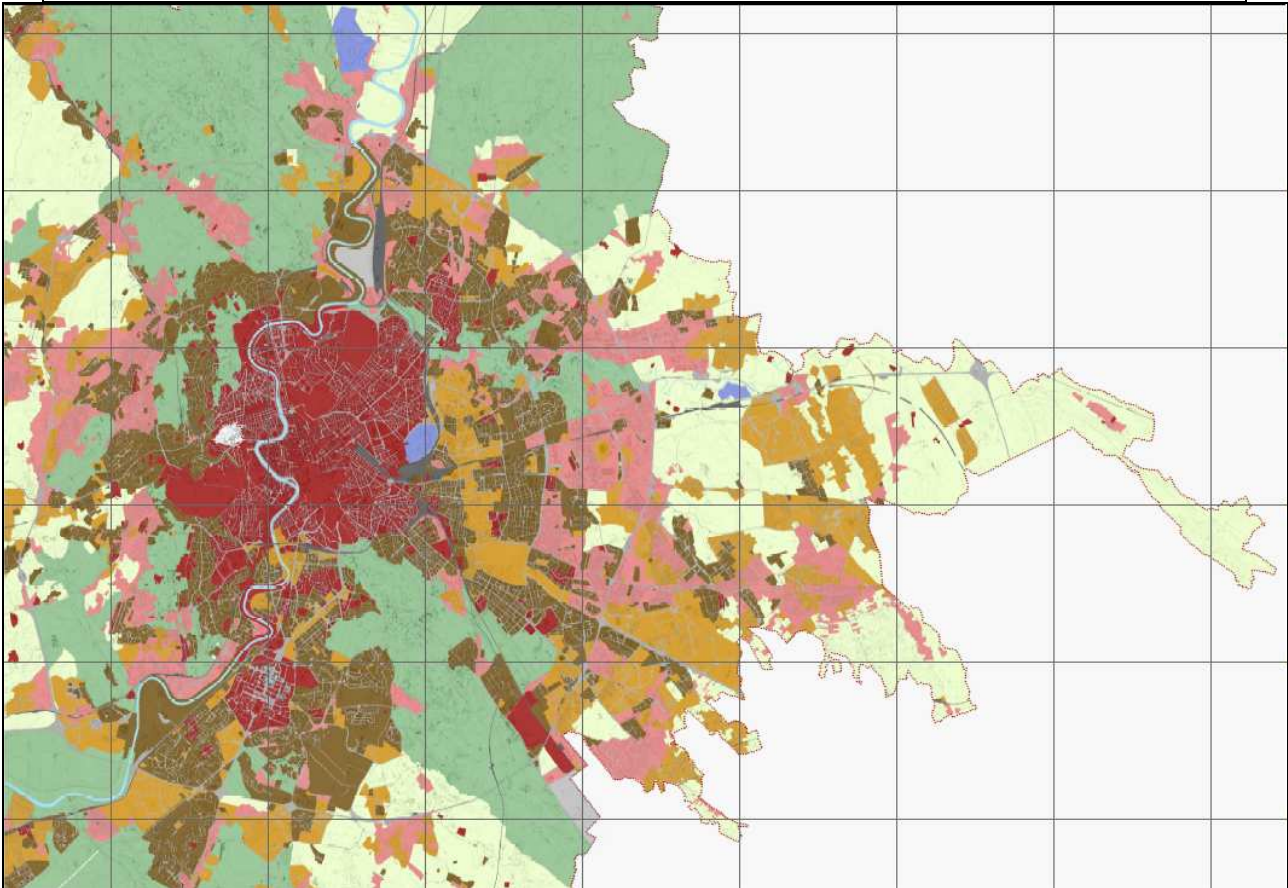


Tavola del PRIP A3.c relativa alla "Sintesi del Piano Regolatore Generale": zona S-E della città



Nelle strade a scorrimento veloce ricadenti nella città storica, nella città consolidata, nella città da ristrutturare e nella città della trasformazione l'indice di affollamento è determinato nella misura massima del 10%.

Lo scorso 2 febbraio 2011 la Giunta Capitolina ha adottato il Piano Regolatore degli Impianti e dei Mezzi Pubblicitari (in sigla PRIP): uno dei 3 livelli di lettura del territorio in cui è stato articolato il PRIP ha riguardato proprio la classificazione della rete stradale in base agli indici di affollamento che regolano la quantità massima di impianti pubblicitari e per pubbliche affissioni consentita lungo i singoli tratti stradali.

Le modalità operative sono state le seguenti.

A ciascun tratto stradale, classificato nelle categorie IQ (interquartiere) e Q/IZ (di quartiere e interzonale) è stata assegnata la corrispondente tipologia di città (storica, consolidata, da ristrutturare e della trasformazione, escludendo il territorio non urbanizzato proprio perché ancora privo di strade) in base al tipo di tessuto prevalente su ambedue i lati della strada: alle strade di confine fra due aree omogenee come tipologie della città è stata assegnata la tipologia per la quale il Regolamento comunale prevede indici di affollamento più restrittivi, arrivando quindi a dimezzarli.

Si è quindi proceduto ad intersecare la suddetta rete stradale (articolata in tipologie stradali e tipologie di città) con le zone soggette a vincolo paesaggistico così come individuato dal Piano territoriale paesistico regionale (in sigla PTPR), distinguendo le strade ricadenti in zone vincolate

da quelle comunque non soggette ad alcun vincolo paesaggistico: per le strade di scorrimento individuate dal PGTU è stata operata la sola distinzione fra tratti stradali ricadenti in area vincolata e non vincolata.

Il quadro sintetico che segue è tratto dalla Relazione al PRIP.

Quadro sintetico dei criteri adottati per l'articolazione della rete stradale e per la determinazione dei relativi indici di affollamento		
<i>PGTU</i> <i>categorie stradali</i>	<i>PRG</i> <i>tipologie di città</i>	<i>PTPR</i> <i>beni paesaggistici</i>
IQ Q/IZ	città storica città consolidata città da ristrutturare città della trasformazione	aree vincolate aree non vincolate
SC		aree vincolate aree non vincolate

Questi criteri hanno condotto ad individuare 18 classi stradali, di cui 9 relative alle aree soggette a vincoli paesaggistici e 9 riguardanti invece le aree non soggette ad alcun vincolo.

Va tenuto conto infatti che per ognuna delle 4 tipologie di città (storica, consolidata, da ristrutturare e della trasformazione) va operata la classificazione tra strade IQ e strade Q/IZ che porta quindi ad 8 il numero delle classi di strade, a cui si deve aggiungere come 9° classe le strade di scorrimento a sé stanti: se si tiene conto che tutte e 9 le classi di strade possono ricadere in territorio sia vincolato che non vincolato, ecco allora che si arriva ad individuare complessivamente 18 classi di strade.

A ciascun tratto stradale il PRIP ha assegnato il relativo indice di affollamento fissato dal Regolamento comunale per ognuna delle 4 tipologie di città: per le strade ricadenti in zone soggette a vincolo paesaggistico gli indici di affollamento sono stati ridotti del 50% e quindi dimezzati.

Gli indici di affollamento che nel Regolamento comunale sono espressi in percentuali che vanno dal minimo del 20% (per la città storica) al massimo del 40% (per la città della trasformazione) sono stati espressi in metri quadrati di superficie espositiva per ogni 100 metri lineari di sviluppo della strada (ad esempio 40% = 40 mq. per ogni 100 metri lineari di strada).

Sono stati così individuati indici di affollamento variabili da 5 a 40 mq. di superficie espositiva per ogni 100 metri lineari di strada, che hanno portato ad individuare i seguenti 8 valori standard:

5 mq. (solo per strade di scorrimento SC ricadenti nella città storica ed in zone soggette a vincolo paesaggistico)

10 mq. (per strade di scorrimento SC ricadenti nella città storica ma non in zone soggette a vincolo paesaggistico e per strade di interquartiere IQ ricadenti nella città storica ed in zone soggette a vincolo paesaggistico, nonché per strade di quartiere ed interzonali Q/IZ ricadenti sempre in zone soggette a vincolo paesaggistico tanto della città storica quanto della città consolidata)

15 mq. (per strade di interquartiere IQ ricadenti tanto nella città consolidata quanto nella città da ristrutturare ed in zone soggette a vincolo paesaggistico, nonché per strade di quartiere e

interzonali Q/IZ ricadenti tanto nella città da ristrutturare quanto nella città della trasformazione, sempre in zone soggette a vincolo paesaggistico)

20 mq. (per strade di quartiere ed interzonali Q/IZ ricadenti nella città storica ma non in zone soggette a vincolo paesaggistico, nonché per strade di interquartiere IQ ricadenti nella città della trasformazione ed in zone soggette a vincolo paesaggistico)

25 mq. (per strade di interquartiere IQ ricadenti nella città storica ed in zone non soggette a vincolo paesaggistico, nonché per strade di quartiere ed interzonali ricadenti nella città consolidata sempre in zone non soggette a vincolo paesaggistico)

30 mq. (per strade di interquartiere IQ ricadenti nella città consolidata ed in zone non soggette a vincolo paesaggistico, nonché per strade di quartiere ed interzonali Q/IZ ricadenti nella città da ristrutturare sempre in zone non soggette a vincolo paesaggistico)

35 mq. (per strade di interquartiere IQ ricadenti nella città da ristrutturare ed in zone non soggette a vincolo paesaggistico, nonché per strade di quartiere e interzonali Q/IZ ricadenti nella città della trasformazione sempre in zone non soggette a vincolo paesaggistico)

40 mq. (per strade di interquartiere IQ ricadenti nella città della trasformazione ed in zone non soggette a vincolo paesaggistico)

La tabella che segue è tratta dalla Relazione del PRIP ed inquadra tutti i suddetti 8 valori standard.

Indici di affollamento di cui all'art. 20 del regolamento comunale espressi in mq di superficie espositiva ogni 100ml di strada				
In aree non soggette a vincoli paesaggistici				
<i>PGTU</i>	<i>PRG</i>			
<i>categorie stradali</i>	<i>città storica</i>	<i>città consolidata</i>	<i>città da ristrutturare</i>	<i>città della trasformazione</i>
SC	10			
IQ	25	20	35	40
Q/IZ	20	25	30	35
In aree soggette a vincoli paesaggistici				
<i>PGTU</i>	<i>PRG</i>			
<i>categorie stradali</i>	<i>città storica</i>	<i>città consolidata</i>	<i>città da ristrutturare</i>	<i>città della trasformazione</i>
SC	5			
IQ	10	15	15	20
Q/IZ	10	10	15	15

I valori suddetti si riferiscono alla superficie espositiva complessiva massima dei mezzi pubblicitari, che deve essere a sua volta suddivisa in base a quanto stabilito dai commi 2 e 3 dell'art. 6 del Regolamento comunale sulle affissioni, vale a dire in 80% per impianti posti lungo le strade su aree comunali e nel rimanente 20% per impianti posti su beni e aree di proprietà privata o pubblica non comunale, di cui la metà (10%) nei mercati rionali.

Per stabilire quindi le quote di superficie espositiva da ammettere lungo la rete stradale, il PRIP ha suddiviso gli indici di affollamento secondo la stessa suddetta ripartizione, scorporando la quota riservata ai mercati rionali: la tabella che segue è tratta dalla Relazione del PRIP e riporta i valori che scaturiscono dalla ripartizione suddetta.

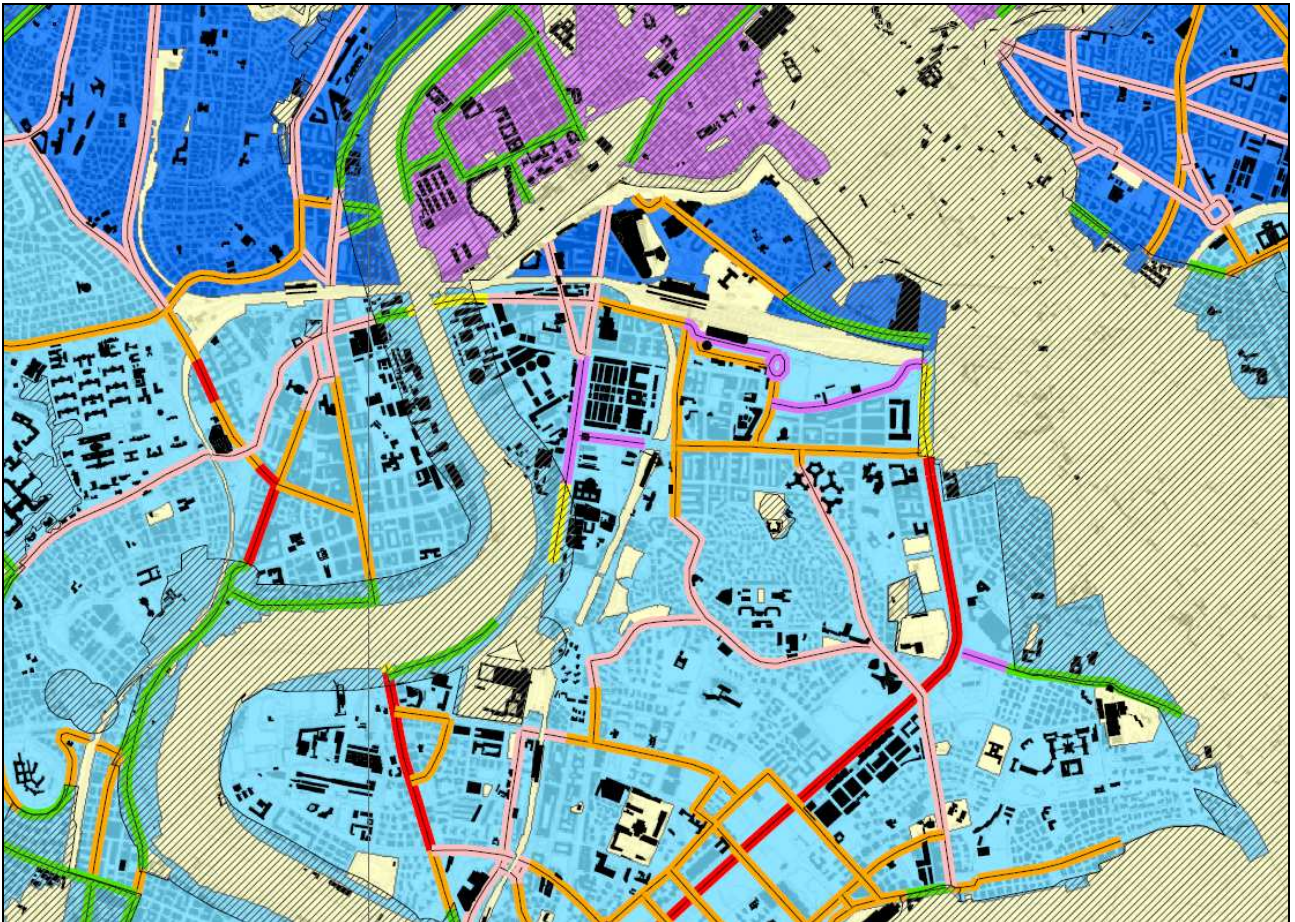
Ripartizione degli indici di affollamento secondo quanto stabilito dall'art. 6 del regolamento comunale (mq di superficie espositiva ogni 100ml di strada)			
	<i>per impianti posti su suolo e beni comunali (80%)</i>	<i>per impianti posti su suolo e beni privati o pubblici non comunali (10%)</i>	<i>nei mercati rionali (10%)</i>
5	4	0,5	0,5
10	8	1	1
15	12	1,5	1,5
20	16	2	2
25	20	2,5	2,5
30	24	3	3
35	28	3,5	3,5
40			4

Agli indici di affollamento così individuati il PRIP ha fatto corrispondere **8 tipi stradali distinte con sigle alfanumeriche**, che sono riportati nella tabella seguente, anch'essa tratta dalla Relazione del PRIP.

Indici massimi di affollamento stabiliti dal piano per i diversi tipi stradali (mq di superficie espositiva ogni 100ml di strada)		
<i>tipi stradali</i>	<i>per impianti posti su suolo e beni comunali</i>	<i>per impianti posti su suolo e beni privati o pubblici non comunali</i>
ST04	4	0,5
ST08	8	1
ST12	12	1,5
ST16	16	2
ST20	20	2,5
ST24	24	3
ST28	28	3,5
ST32	32	4

Per quanto riguarda la classificazione del territorio comunale le elaborazioni del PRIP sono partite dalla individuazione delle aree in cui l'installazione degli impianti pubblicitari non è consentita e che sono state incluse nella **zona A**: è stato classificato in **zona B** tutto il resto del territorio nel quale è ammessa l'installazione degli impianti pubblicitari secondo le quantità stabilite con gli indici di affollamento sopra riportati.

Significa che lungo tutto un tratto di strada classificata ad esempio in sottozona B2 si possono installare cartelli pubblicitari di proprietà sia privata che comunale oltre che impianti di tutti i formati (fino al massimo in tal caso di mt. 3 x 2, che possono essere invece di 4 x 3 in sottozona B32), nonché paline pubbliche e private anche con orologio, parapetonali pubblici e privati, oltre che pubblicità su cassonetti, plance, vetrine e persino pareti cieche: di tutti i suddetti impianti posti su suolo e beni comunali può essere collocata sui tratti di strade di tipo ST 04 una superficie di 4 mq. (pari a 2 cartelloni bifacciali di mt.1 x 1) ogni 100 metri lineari, che si riduce a 0,5 mq. se gli impianti sono posti invece su suolo e beni privati o pubblici non comunali, mentre sui tratti stradali ad esempio di tipo ST 08 può essere collocata su suolo e beni comunali una superficie di 8 mq. ogni 100 metri lineari e di 1 mq. se trattasi invece di suolo e beni privati o pubblici non comunali.



LEGENDA

Zone

zona A

Zona B

sottozona B1

sottozona B2

sottozona B3

Tipi stradali

strade tipo ST 04

strade tipo ST 08

strade tipo ST 12

strade tipo ST 16

strade tipo ST 20

strade tipo ST 24

strade tipo ST 28

strade tipo ST 32

Particolare della Tavola di "Zonizzazione e tipi stradali" 1.07, dove sono rappresentate sia la zona A che tutte e 3 le sottozone B1, B2 e B3, all'interno delle quali figurano quasi tutti gli 8 tipi stradali

Va messo in evidenza che la classifica funzionale della viabilità principale contenuta nel PGTU riguarda solo 753 strade fra le quali non sono ricomprese anche le strade locali.

Sarebbe opportuno che i “Piani di Localizzazione” con cui verrà data attuazione al PRIP operino una classifica funzionale della viabilità che venga estesa a tutte le strade, comprese quelle attualmente escluse dal PGTU, assegnando ad esse la dovuta distinzione (che sarà per lo più in “strade di quartiere” e “strade locali”) ed applicando gli stessi indici di affollamento laddove corrispondenti oppure – specificatamente per le “strade locali” – gli indici di affollamento più assimilabili per analogia (oscillanti più o meno da 5 a 25 mq. per ogni 100 metri lineari)

Dott. Arch. Rodolfo Bosi