

sione, intervallati da una regolare rete stradale: come è evidente, essi sono riconoscibili e individuabili senza alcun dubbio.

Nella *fig. 2* si riconosce solo un isolato costituito da due fabbricati e un giardino a forma di L e circondato da quattro strade e una piazza.

Nella *fig. 3* si riconosce un solo isolato costituito da un gruppo di villini intervallati da giardini (villini a schiera) e circondato da quattro strade.

Nella *fig. 4* i due fabbricati centrali costituiscono un solo isolato in quanto collegati tra loro, a partire dal primo piano verso l'alto, mentre al di sotto corre una strada.

Nella *fig. 5* lo stabilimento industriale, costituito da più corpi di fabbricato separati da spazi destinati alla viabilità interna, ma tutti compresi in uno stesso recinto, costituiscono un solo isolato.

Nella *fig. 6*, anche mancando il recinto, più corpi di un fabbricato funzionalmente dipendenti, in quanto pertinenze di uno stesso stabilimento, costituiscono un solo isolato.

Nella *fig. 7* costituisce un solo isolato il complesso recintato di più edifici (destinato esclusivamente o prevalentemente a residenza con qualunque densità e tipologia edilizia) con viabilità interna, e funzionalmente dipendenti dal punto di vista dei servizi oppure legati da vincoli consorziali o simili.

I casi, infine, di difficile risoluzione dovranno essere sottoposti all'Istituto nazionale di statistica per l'esame e la soluzione.

Tutti gli isolati esistenti entro la delimitazione dei centri abitati anzidetti devono essere individuati col concorso delle planimetrie aggiornate, di cui i Comuni dispongono, dando la precedenza a cartografie a scala quanto più possibile omogenea sul territorio comunale, aggiornata e inquadrata nel sistema planimetrico nazionale, e procedendo ad accertamenti diretti (ricognizioni sul terreno) nei casi dubbi.

3. Numerazione degli isolati

Individuati tutti gli isolati, a ciascuno di essi deve essere assegnato un numero, da non apporsi materialmente sugli edifi-

ci, bensì da riportare dapprima sulle planimetrie, poi su di uno speciale elenco a registro, come sarà precisato in seguito.

La numerazione degli isolati deve essere unica e progressiva per *ogni* centro abitato oppure, nei centri maggiori, ove lo si ritenga opportuno, per *ogni* rione, quartiere, sestiere e simili. In quest'ultimo caso, i rioni, quartieri, ecc., devono essere contraddistinti da un numero romano o da una lettera maiuscola e quindi il numero di ciascun isolato sarà seguito — diviso da una barra — dal simbolo del rione, quartiere e simili. Nell'ambito del centro, o del rione, ecc., la numerazione deve avere inizio dall'isolato più importante, oppure da uno degli isolati situati nella parte centrale del centro abitato o del rione, ecc., e deve svolgersi possibilmente a spirale, da sinistra verso destra.

4. Aggiornamento della numerazione degli isolati

La numerazione degli isolati deve essere tenuta continuamente al corrente con le nuove costruzioni e con le demolizioni. In proposito si osserva che agli isolati costruiti successivamente all'impianto della numerazione dovranno essere assegnati i numeri immediatamente successivi all'ultimo numero già assegnato nell'ambito del centro abitato o del rione, ecc. Nel caso, però, in cui un nuovo o nuovi isolati siano edificati sull'area di un isolato distrutto o demolito, ad esso o ad uno di essi dovrà essere assegnato il numero distintivo dell'isolato preesistente; così pure nel caso di costruzione di un unico isolato sull'area dove ne preesistevano più altri, ad esso dovrà essere assegnato il numero distintivo di uno di quelli, mentre gli altri numeri non potranno più essere utilizzati, perché il numero distintivo di un isolato distrutto o demolito non deve essere assegnato ad un isolato costruito su altra area.

III. AREE DI CIRCOLAZIONE

5. Aree di circolazione all'interno dei centri abitati dotati di regolare rete stradale

E' necessario stabilire ed illustrare distintamente il concetto di area di circolazione nei centri abitati dotati di regolare

FIGURE

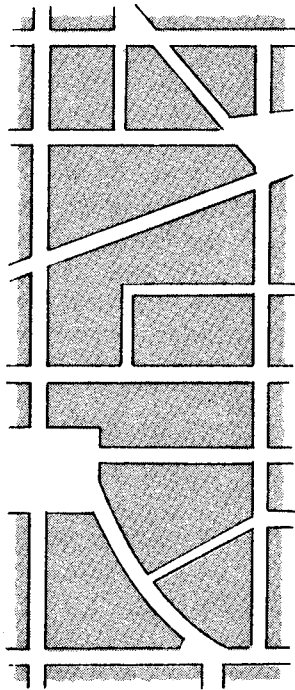


Fig. 1

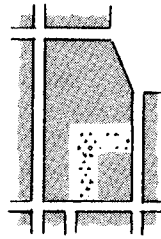


Fig. 2

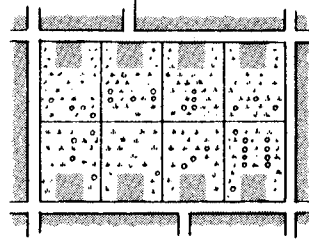


Fig. 3

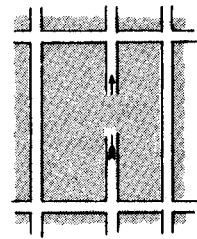


Fig. 4

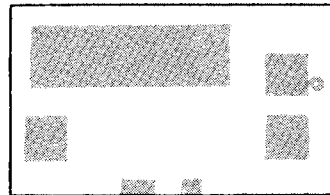


Fig. 5

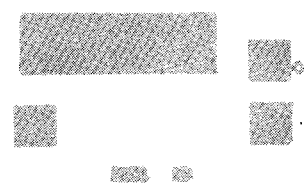


Fig. 6

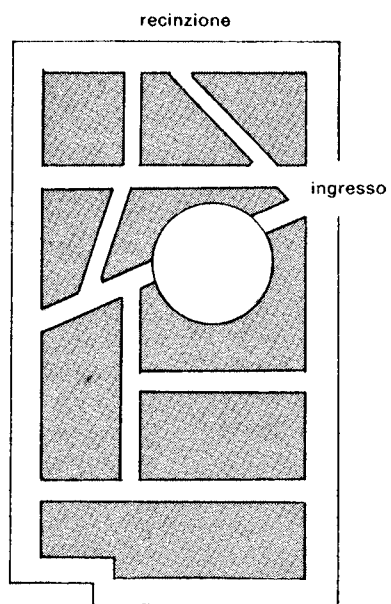


Fig. 7

rete stradale e quello delle aree di circolazione esterne ai centri stessi, per le differenti caratteristiche che le aree stesse quasi sempre presentano.

In ogni centro abitato dotato di regolare rete stradale *ogni spazio del suolo pubblico o aperto al pubblico, di qualsiasi forma e misura, destinato alla viabilità, costituisce una separata area di circolazione, la quale deve essere distinta da una propria denominazione.* Pertanto, ogni via, strada, corso, viale, vicolo, calle, salita, piazza, piazzale, largo, campiello e simili, situato all'interno dei centri abitati dotati di regolare rete stradale, comprese anche le strade private purché aperte al pubblico, costituisce una *distinta* area di circolazione.

Ai fini della esatta individuazione delle aree di circolazione, ogni Comune deve provvedere ad una accurata revisione di tutti gli spazi destinati alla viabilità compresi nel territorio di ciascun centro abitato dotato di regolare rete stradale quale risulta delimitato sul piano topografico predisposto in occasione dell'ultimo Censimento generale della popolazione ed approvato dall'Istituto nazionale di statistica.

Poiché, come si è osservato, ogni area di circolazione deve avere una propria distinta denominazione, qualora si riscontrasse che qualche spazio adibito alla viabilità risulti sfornito di un proprio nome, si deve provvedere ad assegnargliene uno, seguendo la procedura prevista dalle vigenti disposizioni in materia. L'assegnazione del nome può essere omessa soltanto nel caso in cui si tratti di strade private chiuse al pubblico.

La denominazione delle aree di circolazione deve essere indicata su targhe di materiale resistente, apposte a cura dell'ufficio comunale competente:

a) per ciascuna via e simili, almeno ai due estremi (a sinistra di chi vi entra), e, per le arterie importanti dei centri con oltre 50.000 abitanti, ad ogni incrocio con altra via o piazza;

b) per ciascuna piazza e simili, a sinistra di chi vi entra dalle principali vie che vi danno accesso.

E' superfluo avvertire che le targhe devono essere collocate, di norma, sulla facciata dei fabbricati (o su appositi sostegni, come pilastri, colonne, ecc.), nel

posto più idoneo per una agevole individuazione e per una facile lettura.

6. Aree di circolazione esterne ai centri abitati dotati di regolare rete stradale

All'esterno dei centri abitati dotati di regolare rete stradale si possono determinare due tipi diversi di aree di circolazione e precisamente:

A) area di circolazione unica per il territorio di ogni località fornita di una propria denominazione;

B) area di circolazione unica per ogni strada, compresi in questa gli spazi adiacenti su cui sorgano case da essa servite.

E' opportuno ricordare che la normativa istituita in precedenza in materia di aree di circolazione esterne ai centri abitati dotati di regolare rete stradale faceva riferimento anche alle aree di circolazione uniche per il territorio di una intera frazione geografica. Poiché, nel tempo, è diventato obsoleto quel carattere di gravitazione economico-sociale che conferiva alla frazione geografica una sua propria individualità, viene data raccomandazione ai Comuni di far riferimento per il futuro solo alle due aree di circolazione citate.

Le due tipologie di aree di circolazione fanno riferimento alle diverse condizioni di viabilità esistenti, le quali possono variare da Comune a Comune, in dipendenza della morfologia del terreno, dello sviluppo degli aggregati edilizi, delle caratteristiche della vita sociale che vi si svolge, ecc.

In considerazione di ciò, i Comuni hanno la facoltà di adottare il tipo che ritengano più conveniente.

Ciò premesso, al fine di una esatta interpretazione ed una accurata applicazione delle istruzioni, si illustra qui di seguito, in modo particolareggiato, ciascuno dei due tipi di area di circolazione sopra citati.

A) Area di circolazione per località.

L'area in questione comprende l'insieme di tutti gli spazi destinati alla viabilità esistenti nel territorio della località abitata quale risulta delimitata sulle basi cartografiche in occasione dell'ultimo Censimento generale della popolazione.

Sono da ritenersi escluse le aree di circolazione del centro o dei centri abitati.

dotati di regolare rete stradale purché soggette alle norme di cui al precedente paragrafo.

L'insieme di tutti gli spazi in questione è costituito, in sostanza, dal complesso delle strade, stradoni, carrarecce, mulattiere, sentieri e simili che quasi sempre collegano il centro o i centri abitati dotati di regolare rete stradale con i nuclei e le case sparse su di essi gravitanti.

La denominazione di ogni area di circolazione deve essere la stessa della rispettiva località.

B) Area di circolazione per strada esterna.

Trattasi delle strade esterne ai centri abitati dotati di regolare rete stradale. Le strade in questione, infatti, o si dipartono da uno di tali centri, o lo attraversano, o passano per il territorio del Comune senza attraversarne alcuno, o collegano due centri o due strade di ordine superiore, come nel caso di traverse o sub-traverse (cioè traverse di traverse).

E' superfluo avvertire che nel caso di strade esterne che attraversano il territorio di più Comuni, le rispettive aree di circolazione sono delimitate, ai due capi, dal confine comunale.

Ognuna di tali strade esterne, che sia stata assunta come area di circolazione a se stante, deve comprendere anche gli spazi adiacenti sui quali esistano case da essa servite.

Le strade di scarsa importanza (carruggiabili, carrarecce, campestri, mulattiere, piste, sentieri e simili) devono essere assimilate, *purché brevi*, agli spazi adiacenti della strada maggiore da cui si dipartono, a meno che non abbiano già una propria distinta denominazione, nel qual caso costituiscono aree di circolazione a se stanti.

Un particolare accenno è opportuno fare in merito alle strade (di solito strade statali o di grande comunicazione) che *attraversano* più centri abitati dotati di regolare rete stradale, ufficialmente o tradizionalmente fornite di nome unico, come, ad esempio, la *Via Aurelia*, che parte da Roma e giunge a Ventimiglia, attraversando molteplici centri abitati dotati di regolare rete stradale, talvolta di notevole importanza, come ad esempio Genova.

I tratti di tali strade, *all'interno* dei

centri abitati con regolare rete stradale da esse attraversati, devono essere considerati:

a) come aree di circolazione *distinte* dai tratti esterni, quando i tratti interni si inseriscono nel sistema di viabilità urbana perdendo le caratteristiche e le funzioni specifiche proprie delle strade esterne, come si verifica normalmente nei grandi e medi centri, ove di solito le strade in questione, inserendosi nel sistema di viabilità cittadina, cessano praticamente di esistere come tali, cambiano di nome e presentano una diversa pavimentazione;

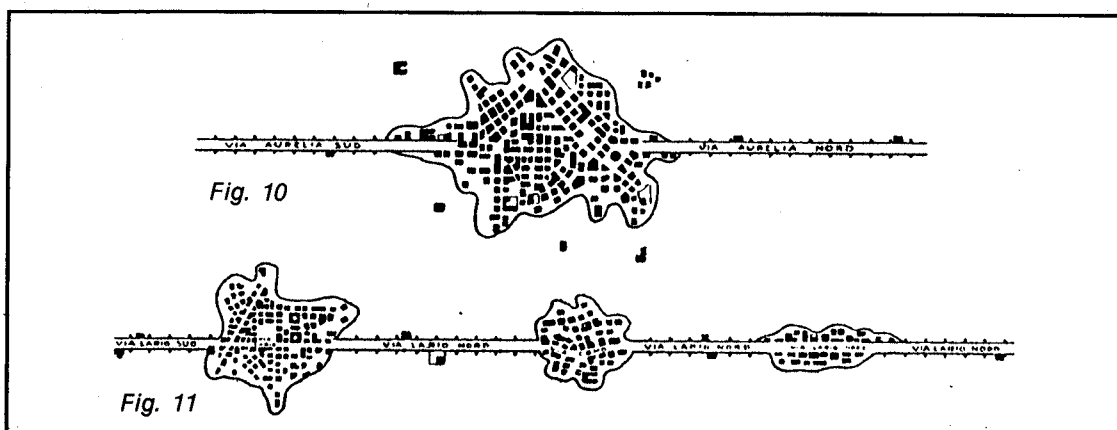
b) come parti *integranti* dell'area di circolazione costituita dalla strada esterna, quando il tratto interno conserva le caratteristiche e le funzioni della strada esterna come si verifica normalmente nei piccoli centri, laddove il complesso edilizio ha uno sviluppo lineare lungo i lati della strada, sì che essa non presenta soluzione di continuità e, di solito, conserva il proprio nome ed ha la stessa pavimentazione dei tratti esterni.

I criteri anzidetti sono già seguiti da quasi tutti i Comuni in cui ricorrono i casi in questione, e poiché trattasi di criteri razionali e pratici, anche gli altri Comuni interessati sono invitati ad adottarli.

E' da tenere bene in evidenza che nel caso di cui alla precedente lettera a) anche i due tratti *esterni* delle strade ivi considerate costituiscono due distinte aree di circolazione. Ciò è della massima importanza, perché — ogni area di circolazione dovendo avere una propria denominazione (e, come vedremo tra breve, una propria serie di numerazione civica) — se i due tratti esterni costituissero un'unica area di circolazione, dovrebbero essere denominati con lo stesso nome (ed avere la numerazione civica in un'unica serie), ciò che contrasterebbe con una agevole indicazione delle sedi di dimora.

Nel caso di cui alla lettera b), invece, tutta la strada (tratti esterni e tratto interno) costituisce un'unica area di circolazione.

Nel caso infine in cui una strada esterna attraversasse nel territorio di uno stesso Comune, non uno solo, ma due o più centri abitati dotati di regolare rete stradale, quando i tratti interni ai centri costituiscono altrettante distinte aree di circolazione, i tratti esterni di qua e di là



dal centro più importante tra i centri attraversati devono costituire due sole distinte aree di circolazione. Una esemplificazione del caso in questione è data nella fig. 11, a pag. 89. In essa, come si rileva, i tratti della strada interni al primo e secondo centro costituiscono due distinte aree di circolazione, la prima facente parte della rete stradale del centro più importante tra i due considerati, la seconda facente parte della rete stradale del secondo centro. Il tratto esterno a sinistra del centro abitato più importante costituisce, invece, un'area di circolazione a sé stante, mentre i due tratti esterni a destra del centro abitato stesso, per quanto divisi da una soluzione di continuità (costituita dal secondo centro), costituiscono, *insieme*, una stessa area di circolazione. A tale soluzione (apparentemente diversa, ma in sostanza analoga, se non identica, a quella relativa al caso in cui la strada attraversa un solo centro), induce la necessità di riferimento ad un solo centro abitato, per la determinazione dell'inizio della numerazione civica, come si comprenderà meglio più oltre, leggendo le istruzioni relative all'ordinamento di quest'ultima.

I Comuni nel cui territorio si verifichi il caso ora illustrato (strade attraversanti più centri abitati) e che non si fossero già uniformati ai criteri ed alle norme anzidette, sono invitati ad uniformarsi, per le ragioni tecniche e pratiche già richiamate a proposito di altri casi.

Per quanto concerne la denominazione vale sempre la stessa norma adottata per le aree di circolazione interne ai centri abitati dotati di regolare rete stradale e perciò anche ogni area di circolazione del

tipo in questione (cioè per strada esterna ai centri abitati anzidetti) deve avere una denominazione propria. Onde, nel caso, già considerato, di una strada che attraversa uno o più centri abitati dotati di regolare rete stradale, quando i tratti interni costituiscono aree di circolazione distinte — caso esaminato a pag. 88, lettera *a*) — le due corrispondenti aree di circolazione costituite dai tratti esterni devono avere denominazioni diverse, o parzialmente diverse. Ad esempio, nel caso rappresentato nella fig. 10 della Via Aurelia che, attraversando un centro abitato perde le caratteristiche di strada esterna (anzi si fraziona in un complesso di vie) i due tratti esterni possono assumere le denominazioni di Via Aurelia Sud e di Via Aurelia Nord; anche nel caso, rappresentato nella fig. 11 della Via Lario che all'interno del centro principale e di quelli vicino perde le caratteristiche di strada esterna, il tratto interno al centro principale ha la denominazione di Via Lario e il tratto interno all'altro centro assume la denominazione di Via Como, mentre i due tratti esterni rispetto al centro principale possono assumere le denominazioni di Via Lario Sud e di Via Lario Nord.

Nel caso, invece, che il tratto interno faccia parte integrante dell'area di circolazione costituita dalla strada esterna — caso esaminato a pag. 88, lettera *b*) — questa conserva la propria denominazione sia nei due tratti esterni, sia nel tratto interno. Ad esempio, la Via Lario Nord che attraversa un centro abitato (centro a destra nella fig. 11), mantenendo le caratteristiche di strada esterna, conserva la denominazione di Via Lario Nord anche nel tratto interno al centro in questione.

Per quanto concerne le strade diverse da quelle nazionali o di grande comunicazione, e cioè per le strade provinciali o comunali, l'assegnazione del nome alle aree di circolazione, qualora non ne fossero già fornite, dovrà essere effettuata tenendo conto, per quanto possibile, delle denominazioni localmente già in uso; in mancanza, sarebbe opportuno scegliere nomi che orientassero sull'ubicazione geografica dell'area di circolazione (ad esempio: *Strada settentrionale*, *Strada orientale*, e simili), oppure che orientassero in relazione al capoluogo di provincia o centro importante cui conducono (ad esempio: in un Comune toscano: *Via Fiorentina*, *Via Volterrana*, *Via Livornese*, ecc.); oppure potrebbe essere scelto il nome della zona o di qualche pubblico servizio ivi esistente (ad esempio: *Via del Convento*, *Via della Sorgente*, *Via della Pineta*, *Via della Stazione*, *Via del Lago*, ecc.).

La denominazione delle aree di circolazione deve essere indicata su targhe di materiale resistente, le quali devono essere apposte, a cura del comune, sui fabbricati o su appositi sostegni (pali, pilastri, colonne, ecc.):

a) *per ciascuna località*: nei più importanti punti di accesso;

b) *per ciascuna strada esterna ai centri abitati dotati di regolare rete stradale*: ai due estremi, ai principali incroci con altre strade e, in ogni caso, ad intervalli non superiori ad un chilometro.

7. Omonimia delle aree di circolazione

Nei precedenti paragrafi 5 e 6 si è detto che ciascuna area di circolazione, sia all'interno sia all'esterno dei centri abitati dotati di regolare rete stradale, deve essere distinta con una propria denominazione.

Poiché la denominazione serve alla individuazione dell'area di circolazione, è da evitare che una stessa denominazione sia data a più aree di circolazione della stessa specie. Deve essere cioè evitato che due *vie* oppure due *piazze* oppure due *vicoli*, ecc. abbiano la stessa denominazione, anche se una via, piazza, o vicolo sia nella località abitata A e l'altra via, piazza o vicolo sia nella località abitata B.

E' ammessa, invece, l'omonimia,

quando si tratti di aree di circolazione di specie diverse. Così, ad es., possono coesistere *Via Garibaldi* e *Vicolo Garibaldi*, *Via Cavour* e *Piazza Cavour*, *Salita Goldoni* e *Largo Goldoni*, *Via Santo Stefano* e *Località Santo Stefano*, ecc.

I Comuni, nell'effettuare la revisione generale della toponomastica sulla base dei criteri esposti nei paragrafi precedenti, devono accertare se sussistano aree di circolazione della stessa specie con identica denominazione (caso che si verifica specialmente nei Comuni che hanno avuto aggregazioni di territorio) e provvedere alla sostituzione di una delle due aree di circolazione, osservando la procedura prevista dalle disposizioni vigenti relative alla toponomastica.

IV. NUMERAZIONE CIVICA E NUMERAZIONE INTERNA

8. Numerazione civica

La numerazione civica è costituita dai numeri che contraddistinguono gli accessi *esterni*, cioè quelli che dall'area di circolazione immettono, direttamente o indirettamente, alle unità ecografiche semplici (abitazioni, esercizi, uffici, ecc.): direttamente, quando l'accesso all'unità ecografica semplice si apre sull'area di circolazione; indirettamente, quando si apre, invece, su corti, cortili e scale interne.

Ogni area di circolazione deve avere una propria numerazione civica, che può essere ordinata o secondo la successione naturale dei numeri o secondo il sistema metrico.

L'adozione del sistema metrico, che consiste nel contrassegnare gli accessi esterni con un numero che indichi la distanza di ciascuno di essi da un punto di riferimento prestabilito, può essere decisa in base alle caratteristiche dell'area di circolazione.

In generale si ritiene che il sistema metrico ben si adatti al tipo di area di circolazione previsto alla lettera b) del paragrafo 6 cui, pertanto, si riferiscono le norme riportate più avanti per la corretta ed uniforme applicazione del sistema stesso.

La numerazione civica deve essere applicata a tutti gli accessi esterni, anche se secondari, che immettono in abitazioni, esercizi, uffici, ecc., non escluse le