



REGOLAMENTO VIARIO



APPROVATO CON DELIBERA DI C.C. 55 DEL 29/05/2008

REGOLAMENTO VIARIO

INDICE

1. GENERALITÀ	2
1.1 Applicazione all'interno della Pubblica Amministrazione.	3
2. CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE	5
2.1 Perimetrazioni	6
3. CARATTERISTICHE GEOMETRICO-FUNZIONALI DELLE STRADE	7
4. FASCE DI PERTINENZA E DI RISPETTO STRADALE	8
5. PASSI CARRABILI	9
6. ACCESSI LATERALI DI INSEDIAMENTI AD ALTA AFFLUENZA DI UTENTI	11
7. LIMITI DI VELOCITÀ	12
8. DISPOSITIVI DI MODERAZIONE DEL TRAFFICO	13
9. MOBILITÀ PEDONALE E CIRCOLAZIONE DIVERSAMENTE ABILI	15
10. CIRCOLAZIONE DELLE BICICLETTE	16
11. DISCIPLINA DELLA SOSTA	17
12. OCCUPAZIONI PERMANENTI DI SUOLO PUBBLICO	18
13. OCCUPAZIONI TEMPORANEE DI SUOLO PUBBLICO	18
14. LAVORI DI MANUTENZIONE STRADALE	19
15. RACCOLTA DEI RIFIUTI SOLIDI URBANI	20
16. PUBBLICITÀ STRADALE	22

1. GENERALITÀ

Il regolamento viario, che è stato elaborato in attesa delle specifiche direttive ministeriali, determina le caratteristiche geometriche e di traffico, nonché la disciplina d'uso dei diversi tipi di strade. Esso rappresenta quindi lo strumento che rende operativa la classificazione funzionale, nel senso che definisce gli standard di riferimento ai quali devono tendere gli interventi di modificazione della rete stradale (sia permanenti che temporanei), le componenti di traffico ammesse ed il loro comportamento, la tipologia delle misure che possono essere adottate.

Il presente regolamento include specificazioni relative a tutte le categorie di strade urbane, anche nell'eventualità che una di tali categorie non sia presente all'interno della rete viaria comunale. In tal caso il riferimento si intende esclusivamente per memoria.

Per quanto concerne le prescrizioni riguardanti le strade extraurbane si rimanda al Codice della Strada. Le strade Fbis che ricadono in ambito extraurbano non sono soggette alle prescrizioni geometrico-funzionali delle strade F, essendo sottoposte per loro definizione ad un regime particolare.

La definizione delle caratteristiche dei diversi tipi di strade è qui indicata per ciò che concerne gli aspetti di competenza comunale, integrativi delle norme contenute nel nuovo Codice della Strada (D.lgs. 30 aprile 1992, n.285), nel relativo Regolamento di attuazione (D.P.R. 16 dicembre 1992, n.495), nel Regolamento per la costruzione delle strade (D.M. infrastrutture e trasporti 5 novembre 2001), e nel Regolamento per la progettazione delle piste ciclabili (D.M. lavori pubblici 30 novembre 1999), ai quali si rimanda espressamente.

Per quanto riguarda le intersezioni stradali, si fa inoltre riferimento allo "Studio a carattere prenormativo sulle caratteristiche geometriche, di traffico e di illuminazione delle intersezioni stradali urbane ed extraurbane", pubblicato dal Ministero dei Lavori Pubblici – Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale, in data 10 ottobre 2000. Sempre dello stesso Ispettorato è il principale riferimento formale ad oggi disponibile per la realizzazione dei dispositivi di moderazione, recuperabile nelle "Linee guida per la redazione dei Piani della Sicurezza Stradale Urbana" pubblicato nel 2001.

Gli standard geometrici previsti dal regolamento sono da considerarsi cogenti per le strade di nuova realizzazione e come obiettivo da raggiungere per le strade esistenti.

Le considerazioni qui riportate si intendono applicate alle sedi stradali - che ai sensi del codice della strada art.3 comma 46 comprendono gli spazi dedicati alla circolazione sia dei pedoni che dei velocipedi che degli autoveicoli - e di conseguenza i ragionamenti relativi al rispetto degli standard geometrici e prestazionali vanno commisurati alle esigenze di circolazione di tutte le tre componenti fondamentali del traffico.

In casi puntuali, caratterizzati da vincoli prevalenti, quali la presenza di edifici storici o di aree sottoposte a tutela ambientale (interventi che riguardino lotti di completamento effettuati in ambiti urbanisticamente consolidati), è possibile prevedere deroghe motivate. In ogni caso, le indicazioni riportate nel regolamento sono da sottoporre sempre al vaglio della verifica di fattibilità e di opportunità applicato a ciascun singolo caso, e non sostituiscono pertanto il giudizio tecnico e la responsabilità del progettista.

A tale proposito, risultano comunque opportune alcune precisazioni, relative alle Norme

tecniche per la progettazione delle strade e delle piste ciclabili.

Per quanto concerne le norme sulla progettazione delle strade, si evidenzia che esse non debbono essere applicate agli assi stradali inclusi nelle Zone a Traffico Moderato, e nemmeno alle strade interzonali che attraversano centri storici o zone dotate di funzioni urbane complesse (vie commerciali o simili)*. Tale precisazione potrà estendersi, in casi particolari, anche alle strade di quartiere, purché per brevi tratti ed a fronte di motivazioni tecniche approfondite.

Per quanto attiene invece le norme sulle pista ciclabili, queste non si applicano ai *percorsi promiscui*. Questi ultimi sono definiti come percorsi promiscui pedonali e ciclabili realizzati *all'interno di parchi o di zone a traffico prevalentemente pedonale, nel caso in cui l'ampiezza della carreggiata o la ridotta entità del traffico ciclistico non richiedano la realizzazione di specifiche piste ciclabili*, ovvero come percorsi promiscui ciclabili con i veicoli a motore.

Rispetto a questi ultimi le norme (art.4 comma 6) riconoscono la possibilità di prevedere percorsi ciclabili in sostituzione delle piste vere e proprie, laddove non ricorrano i requisiti minimi di spazio ed i giustificativi economici. In questi casi tuttavia *...è necessario intervenire con idonei provvedimenti (interventi sulla sede stradale, attraversamenti pedonali rialzati, istituzione delle isole ambientali [...]) che comunque puntino alla riduzione dell'elemento di maggiore pericolosità rappresentato dal differenziale di velocità tra le due componenti di traffico, costituite dai velocipedi e dai veicoli a motore.*

1.1 Applicazione all'interno della Pubblica Amministrazione.

I settori della Pubblica Amministrazione, nell'ambito delle rispettive competenze, sono tenuti ad adeguare i provvedimenti di gestione del traffico e di disciplina della circolazione, alle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali dei singoli elementi della rete stradale definite dal presente Regolamento.

I provvedimenti di gestione del traffico e di disciplina della circolazione, previsti per l'adeguamento alla nuova classifica funzionale, devono essere coordinati con le altre attività e gli altri programmi dell'Amministrazione comunale. I settori della Pubblica Amministrazione sono tenuti a predisporre le modifiche alla disciplina della circolazione conseguenti all'attuazione del presente Regolamento, nel corso delle ordinarie attività di competenza e programmare, in base alle proprie risorse, lo sviluppo degli interventi di adeguamento anche per fasi consecutive.

L'applicazione del Regolamento Viario è subordinata a quella del Regolamento Edilizio vigente. Pertanto, in caso di incoerenza fra le disposizioni dei due strumenti, prevalgono quelle contenute nel Regolamento Edilizio. Eventuali incongruenze fra il Regolamento Viario ed altri Regolamenti vigenti all'interno del territorio comunale vengono risolte mediante parere formale, redatto dal capo ufficio tecnico comunale.

Le indicazioni riportate nel presente Regolamento sono da sottoporre sempre al vaglio della verifica di fattibilità e di opportunità applicato a ciascun singolo caso, e non sostituiscono pertanto il giudizio tecnico e la responsabilità del progettista.

In casi particolari, caratterizzati da condizioni locali, urbanistiche, ambientali, paesaggistiche, archeologiche od economiche, che non consentano il pieno rispetto delle prescrizioni contenute nel Regolamento, è dunque facoltà dell'Ufficio Tecnico comunale accettare soluzioni progettuali

* Il cap.1 delle norme indica infatti che esse "... non considerano particolari categorie di strade urbane, quali ad esempio quelle collocate in zone residenziali, che necessitano di particolari arredi, quali anche i dispositivi per la limitazione delle velocità dei veicoli, né quelle locali a destinazione particolare ...".

diverse, purché supportate da specifiche analisi sul piano della funzionalità, della sicurezza e della qualità paesaggistica, morfologica ed ambientale, oggetto di una relazione tecnica specificamente sottoposta al giudizio del medesimo Ufficio.

2. CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE

La classificazione funzionale della rete stradale urbana è definita a norma del Codice della Strada, con le integrazioni indicate dalle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico.

Il presente Regolamento include specificazioni relative a tutte le categorie di strade urbane, anche nell'eventualità che una di tali categorie non sia presente all'interno della rete viaria comunale. In tal caso il riferimento si intende esclusivamente per memoria.

Classi funzionali. Ai fini del presente regolamento, le strade urbane sono classificate nelle categorie seguenti:

- A) AUTOSTRADA URBANA
- AD) STRADA DI SCORRIMENTO VELOCE
- D) STRADA DI SCORRIMENTO
- DE) STRADA INTERQUARTIERE
- E) STRADA DI QUARTIERE
- EF1) STRADA LOCALE INTERZONALE PRIMARIA
- EF2) STRADA LOCALE INTERZONALE SECONDARIA
- EF3) STRADA LOCALE INTERZONALE COMPLEMENTARE
- F) STRADA LOCALE
- F bis) ITINERARI CICLOPEDONALI

In relazione alla classificazione di cui all'art.2 del D.Lgs.285/92, le strade di scorrimento veloce (cat.AD) sono da intendersi comunque incluse nel tipo D (strade di scorrimento), le strade interquartiere (cat.DE) sono da intendersi comunque incluse nel tipo E (strade di quartiere), mentre le strade interzonali (cat.EF1, EF2, EF3) sono da ritenersi comunque incluse nel tipo F (strade locali).

Le strade collocate all'interno dei parchi e delle zone agricole, dei parchi urbani e delle aree verdi rientrano, di massima, nella classificazione funzionale Fbis.

Il regolamento è relativo alle strade urbane. Esso tuttavia può costituire un utile riferimento anche per le strade extraurbane F ed Fbis.

Sono da considerarsi strade urbane quelle ricadenti all'interno del perimetro del centro abitato, il quale è stato aggiornato e rivisto in particolare in riferimento all'art. 4 comma 4 del *Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada*, che recita:

Nel caso in cui l'intervallo tra due contigui insediamenti abitativi, aventi ciascuno le caratteristiche di centro abitato, risulti, anche in relazione all'andamento planoaltimetrico 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.

E' stato quindi definito un unico perimetro di centro abitato tra Corlo e Ponte Fossa, tra Magreta e Colombarone, tra Casinalbo e Formigine e tra Formigine e Ubersetto e di conseguenza le vie Marzaglia, Radici e Giardini assunto tra le frazioni citate la classificazione di strade urbane.

2.1 Perimetrazioni

Ai fini dell'applicazione del presente Regolamento, la classificazione funzionale della rete stradale è integrata dalle perimetrazioni relative alle *Zone a Traffico Moderato (ZTM)*, alle zone a traffico limitato, alle zone di particolare rilevanza urbanistica. In particolare all'interno delle ZTM si individuano:

- *Zone 30*: zone nelle quali, per particolari motivi legati alla natura degli insediamenti, alla morfologia della rete, alla vulnerabilità ambientale e/o alla sicurezza è opportuno o necessario adottare un limite generalizzato di velocità inferiore a quello di 50 km/h altrimenti previsto per le aree urbane¹;
- *Zone a Traffico Residenziale (ZTR)*: zone a carattere abitativo e residenziale o ad altre destinazioni particolari, nelle quali vigono particolari cautele di comportamento e dove, in particolare, la circolazione di pedoni e ciclisti è da ritenersi prioritaria rispetto a quella motorizzata. Ai fini della disciplina della circolazione, tutte le strade interne alle ZTR sono da intendersi, laddove non altrimenti specificato, come strade di categoria Fbis.;
- *Aree Pedonali (AP)*: zone interdette alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza ed eventuali deroghe per le biciclette e per i veicoli al servizio di persone con limitate od impedito capacità motorie, nonché per quelli ad emissione zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati alle biciclette.

Per *Zone a Traffico Limitato (ZTL)* si intende: zone in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabili o a particolari categorie di veicoli. In tali zone il transito e la sosta sono vietati a tutti i veicoli, ad eccezione di quelli autorizzati che possono circolare e sostare all'interno della sola zona cui il permesso si riferisce.

Per *Zone di Particolare Rilevanza Urbanistica (ZPRU)* si intende: zone, opportunamente individuate e delimitate dal Piano Urbano del Traffico caratterizzate da forte pressione di domanda di circolazione e sosta, dove risulta di conseguenza opportuno applicare politiche estensive di controllo con particolare riferimento alla riserva di sosta per particolari categorie di utenti e/o alla sua tariffazione;

Le prescrizioni circolatorie vigenti all'interno di queste tipologie di area (i.e. velocità massima, limitazioni di accesso a particolari categorie di veicoli, regole di sosta ecc.) possono essere affidate ai pannelli integrativi dei segnali di delimitazione di zona.

¹ Per le strade F all'interno delle zone 30 ricorre la non applicabilità delle norme geometrico-funzionali della costruzione delle strade in quanto soggette dispositivi di limitazione della velocità dei veicoli, e analogamente per quanto riguarda le norme per la ciclabilità.

3. CARATTERISTICHE GEOMETRICO-FUNZIONALI DELLE STRADE

Le caratteristiche geometriche dei diversi assi stradali rispondono alle prescrizioni di seguito specificate.

- Strade di scorrimento (cat.D): almeno 2 corsie per senso di marcia a carreggiate separate; intersezioni a livelli sfalsati, semaforizzate con canalizzazioni, od a rotatoria compatta;
- Strade interquartiere (cat.DE): almeno una corsia per senso di marcia; intersezioni a raso semaforizzate con canalizzazioni, od a rotatoria compatta;
- Strade di quartiere (cat.E): almeno una corsia per senso di marcia; intersezioni a raso semaforizzate od a rotatoria compatta;
- Strade interzonal primarie (cat.EF1): una o due corsie per senso di marcia; intersezioni a raso con diritto di precedenza, semaforizzate o a rotatoria compatta;
- Strade interzonal secondarie (cat.EF2): una corsia per senso di marcia. Intersezioni a raso con eventuale inserimento di platee o uso di minirotatorie (diametro esterno < 24 mt.);
- Strade interzonal complementari (cat.EF3): una corsia per senso di marcia. Intersezioni a raso con eventuale inserimento di platee o uso di minirotatorie;
- Strade locali (cat. F ricadenti all'interno di zone a traffico moderato e Fbis): nessuna prescrizione.

Nelle intersezioni a livelli sfalsati, ammesse lungo le strade di categoria D), le corsie di accelerazione e decelerazione sono ammesse solo in assenza di traffico ciclistico; esse richiedono pertanto l'esistenza di piste ciclabili esterne realizzate a standard pieno con uso obbligatorio. Sono tuttavia ammesse le corsie di accelerazione/decelerazione associate alle fermate del trasporto pubblico di linea.

Negli incroci semaforizzati canalizzati la svolta a destra continua e/o con fase separata è ammessa solo se separata da isola spartitraffico che consenta una adeguata protezione ai ciclisti. Sono eventualmente ammessi altri specifici trattamenti equivalenti (fasi semaforiche dedicate, attestamenti avanzati o simili).

Nelle rotatorie di grandi dimensioni (diametro superiore a 40 m) è richiesto un trattamento separato dei percorsi ciclabili. Non vanno realizzate rotatorie dal diametro esterno superiore ai 60 metri.

Per le strade F all'interno delle Zone 30, e per le strade Fbis, ricorre la non applicabilità delle norme geometrico-funzionali della costruzione delle strade in quanto soggette dispositivi di limitazione della velocità dei veicoli, e analogamente per quanto riguarda le norme per la ciclabilità.

4. FASCE DI PERTINENZA E DI RISPETTO STRADALE

Ai sensi dell'art.2, 1° comma del D.Lgs. 30 aprile 1992, n.285 (nuovo codice della strada), si definisce strada "l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali", e si intende per confine stradale il "limite della proprietà stradale quale risulta dagli atti di acquisizione o delle fasce di esproprio del progetto approvato; in mancanza, il confine è costituito dal ciglio esterno del fosso di guardia o della cunetta, ove esistenti, o del piede della scarpata se la strada è in rilevato o dal ciglio superiore della scarpata se la strada è in trincea", così come definito all'art.3 punto 10 dello stesso Codice della Strada.

Per fascia di pertinenza stradale si intende la striscia di terreno compresa tra la carreggiata ed il confine stradale. Tale fascia è parte della proprietà stradale e può essere utilizzata solo per la realizzazione di altre parti della strada. Essa include di norma gli elementi accessori della carreggiata, e concorre a ridurre gli effetti negativi dell'inquinamento acustico ed atmosferico generato dal traffico veicolare.

Le fasce di pertinenza possono essere destinate al mantenimento dei livelli di fluidità della circolazione veicolare previsti per ciascun tipo di strada, ed in esse possono pertanto trovare collocazione attrezzature quali banchine e piazzole o corsie per la sosta di emergenza, stalli di sosta e relative corsie di manovra, fermate dei mezzi pubblici e relative pensiline, isole spartitraffico e separatori fisici tra movimenti e soste veicolari, fasce a verde – anche alberate – e piste ciclabili, carreggiate di servizio, marciapiedi e passaggi pedonali di servizio. La larghezza delle fasce di rispetto è definita dagli strumenti urbanistici rilevanti.

Ai sensi dell'art.28 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n.495 (regolamento di attuazione del Codice della Strada), le distanze minime dal confine stradale da rispettare nelle nuove costruzioni, nelle demolizioni integrali e conseguenti ricostruzioni e negli ampliamenti fronteggianti le strade, al di fuori dal centro abitato, sono pari a 60 m per le autostrade (cat.A), a 40 m per le strade di tipo B (extraurbane principali), 30 m per le strade di tipo C (extraurbane secondarie) e di 20 m per le strade extraurbane locali, fatta eccezione per le strade vicinali. Tali distanze si dimezzano per le prime tre categorie nelle zone esterne ai centri abitati, ma all'interno delle zone previste come edificabili o trasformabili dallo strumento urbanistico generale, ovvero oggetto di strumenti urbanistici attuativi già esecutivi. Esse non sono invece definite per la classe F.

Ai sensi dell'art.28 del medesimo D.P.R., all'interno dei centri abitati le fasce di rispetto sono fissate in 30 m. per le strade di tipo A, ed in 20 m per le strade di tipo D (urbane di scorrimento), mentre non sono stabilite distanze minime per le categorie inferiori.

In corrispondenza delle intersezioni stradali a raso, a tali fasce di rispetto si deve aggiungere l'area di visibilità determinata dal triangolo avente due lati sugli allineamenti delimitanti le fasce di rispetto, la cui lunghezza minima, misurata a partire dal punto di intersezione degli allineamenti stessi, sia pari al doppio delle distanze stabilite per le rispettive categorie di strada, ed il terzo lato costituito dal segmento congiungente i punti estremi.

5. PASSI CARRABILI

Ai sensi dell'art.3, 1° comma del D.Lgs. 30 aprile 1992, n.285 (nuovo codice della strada), si definisce «passo carrabile» ogni accesso ad un'area laterale idonea allo stazionamento di uno o più veicoli.

L'uscita dei passi carrabili verso il suolo pubblico deve essere sempre realizzata adottando tutti gli accorgimenti funzionali ad una buona visibilità, fatta salva la distanza minima di m.12,00 dall'intersezione dei confini stradali anche se detta intersezione interessa solo il lato opposto della carreggiata

Lungo le strade di scorrimento (D), interquartiere (DE) e di quartiere (E), l'apertura di nuovi passi carrai è ammessa soltanto in presenza di strada di servizio o di piazzale esterno alla carreggiata. Intendendo come piazzale esterno, uno spazio fisicamente separato dalla carreggiata stradale accessibile attraverso opportuni varchi, di dimensioni tali da consentire che le manovre di ingresso e uscita dai singoli lotti possano avvenire totalmente all'interno del piazzale stesso. Le norme indicate si ottemperano raggruppando opportunamente gli accessi, così che il collegamento tra il piazzale esterno e la carreggiata avvenga tramite idonei varchi posti a distanza reciproca non inferiore a 50 m, distanti dalle intersezioni almeno 20 m.

Tutte le distanze minime indicate vanno adottate anche nei confronti dei varchi degli spartitraffico laterali in presenza di carreggiate di servizio destinate alla concentrazione delle manovre di svolta a destra e, indirette o semidirette, a sinistra.

Lungo le strade interzonali primarie (EF1), secondarie (EF2) ed interzonali complementari (EF3) l'apertura di nuovi passi carrabili è subordinata all'arretramento del cancello di ingresso di almeno 4,5 m dal margine esterno della carreggiata, salvo l'applicabilità della deroga di cui all'art. 46 comma 4 Reg. Att.

Lungo le strade locali (F, Fbis) l'apertura di nuovi passi carrai è ammessa anche in assenza di arretramento del cancello, applicandosi la deroga di cui all'art.46 comma 4 Reg.At. Tale deroga non si applica ai passi carrai che portano a sedi di attività che possono prevedere l'utilizzo non occasionale di mezzi con passo asse superiore ai 3 m.

I nuovi passi carrabili, anche se dotati di sistemi di apertura automatica, dovranno comunque presentare raccordi con la carreggiata esistente e larghezza tale da consentire ai veicoli in entrata e/o in uscita di non impegnare la corsia contromano della carreggiata stessa. Dovranno inoltre essere realizzati in modo da avere una livelletta piana (5-8% max) per un minimo di 3,5 m dal confine stradale.

Laddove il passo carrabile sia destinato ad essere utilizzato da autocarri od altri veicoli pesanti, le dimensioni della larghezza e dell'arretramento devono essere aumentate, in modo tale da consentire ai veicoli in entrata e/o in uscita di non impegnare la corsia contromano della carreggiata stradale.

I passi carrabili sono di norma realizzati a quota del marciapiede, laddove esso sia presente.

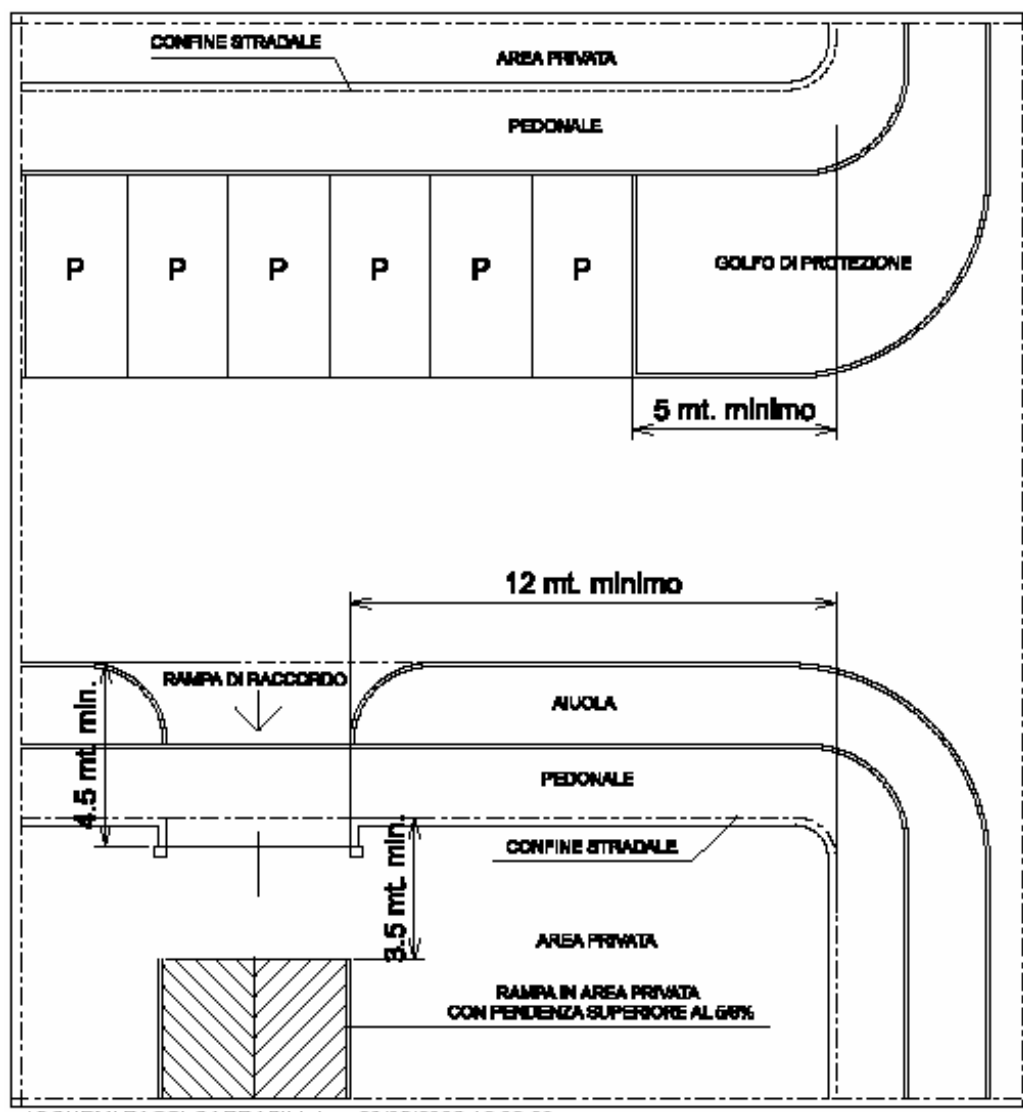
La rampa di raccordo con la carreggiata stradale deve essere individuata, ove possibile, fuori dalla sede pedonale (ad esempio quando si è in presenza di aiuole o parcheggi delimitati da golfi).

In caso di motivata non applicabilità di tale norma, è individuato un abbassamento del percorso

pedonale con pendenza massima pari al 5%.

In caso di uso promiscuo ciclopedonale non potranno essere adottate soluzioni che prevedano la rampa sulla sede dello stesso.

Si allega schema Esemplificativo:



Il raccordo altimetrico con i marciapiedi deve avvenire rispettando le pendenze e gli spazi di circolazione atti a non costituire barriera architettonica.

In caso di assenza del marciapiede, i passi carrabili possono essere realizzati al livello della carreggiata o del piazzale esterno. Sulle strade interzonali primarie (.EF1) e secondarie (EF2), deve essere comunque salvaguardata la possibilità di innalzamento della quota dell'accesso, a seguito della realizzazione del marciapiede stesso.

6. ACCESSI LATERALI DI INSEDIAMENTI AD ALTA AFFLUENZA DI UTENTI

L'insediamento di grandi centri commerciali (superficie di vendita > 5.000 mq) o di altri interventi di rilevante peso insediativo deve privilegiare l'insediamento lungo la viabilità di livello più elevato (di scorrimento (D), di interquartiere (DE) e di quartiere (E) è vietato lungo le strade interzonalì complementari (EF3) e locali (F/Fbis).

Il rilascio delle concessioni relative a tali insediamenti è sempre subordinato alla presentazione di uno specifico studio d'impatto sulla viabilità, che includa quanto meno una stima dei flussi veicolari attratti e generati ed una verifica della funzionalità delle intersezioni e degli assi stradali interessati da tali flussi.

In ogni caso, l'insediamento di grandi centri commerciali o di altri interventi di rilevante peso insediativo deve rispondere alle prescrizioni seguenti.

- Strade urbane di scorrimento (D): lo sbocco delle strade di servizio alle aree di sosta interne è ammesso solo con corsie di accelerazione e decelerazione rispondenti ai requisiti descritti all'art.3.; dev'essere previsto lo svincolo delle manovre di svolta a sinistra.
- Strade interquartiere (DE), strade di quartiere (E) e strade interzonalì primarie (EF1): è richiesto lo svincolo delle manovre di svolta a sinistra, od in alternativa la realizzazione di semaforizzazioni canalizzate o di rotatorie di diametro esterno adeguato;
- Strade interzonalì secondarie (EF2) e complementari (EF3): è consentito l'allaccio con incrocio semaforizzato, previa verifica della capacità tecnica e delle condizioni di sicurezza dello stesso.

7. LIMITI DI VELOCITÀ

Il limite di velocità è pari, di norma, a 30 km/h all'interno delle Zone a Traffico Moderato/Residenziale (ZTM/ZTR), a 50 km/h su tutte le altre strade. Tale limite deve essere opportunamente ridotto in presenza di situazioni puntuali critiche (restringimenti di carreggiata, intersezioni pericolose, attraversamenti pedonali, ecc...).

Lungo le strade urbane di scorrimento (D) il limite di velocità può essere elevato a 70 km/h, esclusivamente in presenza di pista ciclabile in sede propria.

Lungo le strade locali interzonali primarie e secondarie (EF1, EF2) il limite di velocità può essere ridotto a 40 km/h.

Lungo le strade locali interzonali complementari (EF3) e lungo le strade locali (F), anche se non incluse in Zone a Traffico Moderato, il limite di velocità può essere ridotto a 30 km/h.

Sulle strade di categoria Fbis tale limite può essere ridotto a 15km/h.

Nelle Aree Pedonali i veicoli ammessi, comprese le biciclette, debbono procedere a passo d'uomo.

8. DISPOSITIVI DI MODERAZIONE DEL TRAFFICO

Dispositivo di moderazione del traffico si intende ogni elemento della carreggiata stradale, finalizzato alla limitazione della velocità di marcia dei veicoli, alla fluidificazione lenta del traffico ed all'incentivazione di una condotta di guida tranquilla e rispettosa degli altri utenti della strada.

I dispositivi di moderazione del traffico, collocati in asse alla carreggiata, si classificano nelle tipologie seguenti:

- sfalsamenti verticali della carreggiata, comprendenti dossi, *speed cushions*, attraversamenti pedonali rialzati e *places traversantes*;
- restringimenti della carreggiata, comprendenti golfi a protezione degli attraversamenti pedonali e *pinch-point*;
- bande semisormontabili parallele alle corsie di marcia;
- disassamenti trasversali della carreggiata, comprendenti *chicanes* ed altre deviazioni.

La collocazione dei dispositivi di moderazione del traffico deve essere tale da evitare l'«effetto sorpresa» nell'ambiente stradale, garantendo ampie distanze per la percezione degli ostacoli eventualmente presenti e la conseguente reazione da parte del conducente. Debbono inoltre essere rispettate le prescrizioni che seguono:

- lungo le strade urbane di scorrimento veloce (AD), di scorrimento (D), interquartiere (DE) e di quartiere (E) non sono di regola ammessi dispositivi di moderazione² comportanti lo sfalsamento altimetrico della carreggiata (dossi, platee o simili);
- lungo le strade locali interzonalì (EF1) primarie i dispositivi di moderazione comportanti lo sfalsamento altimetrico della carreggiata sono ammessi soltanto in casi eccezionali, sulla base a motivate deroghe circa la velocità minima di progetto.
- lungo le strade locali interzonalì secondarie (EF2) gli interventi di moderazione sono consentiti, con velocità minima di progetto pari a 40 km/h, puntualmente riducibili a 30 km/h. Possono in particolare essere utilizzati dossi, intersezioni ed attraversamenti pedonali rialzati, restringimenti della carreggiata portati puntualmente anche fino a 4,8 m, *chicanes*.
- lungo le strade locali interzonalì complementari (EF3) gli interventi di moderazione sono consentiti come al precedente comma 3, con velocità minima di progetto di 30 km/h, solo puntualmente e motivatamente riducibile a 15 km/h. Restringimenti della carreggiata sino a 4,30 m .
- lungo le strade locali (F/Fbis) gli interventi di moderazione sono consentiti come al precedente comma, con velocità di progetto ridotta a 15 km/h anche su tratti estesi.

I dispositivi di moderazione del traffico debbono essere sempre dimensionati, con riferimento alla categoria dell'asse stradale ed alla corrispondente velocità di progetto, in base al volume di traffico ed alla sua composizione attesa. Qualora l'asse stradale sia interessato da itinerari di trasporto pubblico e/o collettivo, è necessaria una verifica di congruenza con le geometrie dei mezzi autorizzati ad operare su tali itinerari.

La distanza (indicativa) tra gli elementi di moderazione in funzione della velocità massima

² Le citate *Linee guida per la redazione dei piani per la sicurezza urbana* del Ministero LL.PP. ammettono la realizzazione di dispositivi rallentatori anche sulle strade di quartiere E.

desiderata è la seguente:

- per 50 km/h, 250 mt.
- per 40 km/h, 150 mt.
- per 30 km/h, 75 mt.
- per 15 km/h, 20 mt.

La realizzazione di dispositivi di moderazione comportanti sfalsamenti altimetrici della carreggiata è comunque vietata lungo gli assi preferenzialmente percorsi da mezzi di soccorso in arrivo/partenza dai luoghi di ricovero/recapito. Nel caso di assi percorsi da linee di trasporto pubblico detti dispositivi sono ammessi solo adottando tipologie e/o accorgimenti costruttivi che ne limitino l'impatto sulla circolazione di tali mezzi.

Sono ammessi dispositivi di moderazione del traffico comportanti lo sfalsamento altimetrico della carreggiata sulle tratte di strade da riqualificare/rifunzionalizzare ad ambiti prettamente urbani come individuato nella tavola n°0 delle strategie di piano, e per le quali sia necessario migliorare la permeabilità trasversale, anche se classificate come EF1.

Si individua pertanto il seguente elenco di tratti stradali, comunque non esaustivo, evidenziati nella tavola n°0 delle strategie di piano, dallo specifico retino:

- Formigine - Via Giardini nel tratto compreso tra via Trento Trieste e via Giotto del Bondone
- Casinalbo – Via Giardini nel tratto compreso tra Via Monzani e Via Radici
- Magreta – Via Don Franchini nel tratto compreso tra via Marzaglia e la strada prevista dal PRG vigente ad est dell'abitato
- Tabina – Via Don Franchini nel tratto compreso tra la strada prevista dal PRG ad ovest dell'abitato ed il limite di centro abitato ad est
- Corlo – Via Radici nel tratto compreso tra via Ferrari e la strada prevista da PRG a nord
- Colombarone – Via Marzaglia nel tratto compreso tra via Bonecati ed limite sud individuato dallo specifico retino nella tav. 0 -frazioni
- Colombaro – Via S. Antonio nel tratto compreso tra via Vandelli e via Maranello

9. MOBILITÀ PEDONALE E CIRCOLAZIONE DIVERSAMENTE ABILI

Tutte le strade urbane non classificate come strade locali (F ed Fbis) debbono essere provviste su entrambi i lati di marciapiede o di altra attrezzatura equivalente (percorso pedonale protetto). Solo eccezionalmente e motivatamente il marciapiede potrà essere previsto su uno solo dei due lati.

La larghezza dei marciapiedi e dei percorsi pedonali protetti va comunque commisurata all'intensità del flusso pedonale previsto, e non può risultare inferiore ai valori che seguono, misurati al netto di eventuali fasce continue a verde:

- 3,00 m sulle strade urbane di scorrimento (D) ed interquartiere (DE);
- 2,50 m sulle strade di quartiere (E) ed interzonali primarie (EF1);
- 2,20 m sulle strade interzonali secondarie (EF2) e complementari (EF3);
- sulle strade locali, quando presente, 1,80.

La larghezza utile per il transito dei pedoni, al netto dell'ingombro degli eventuali ostacoli od elementi di arredo, quali pali, lampioni o simili, non può in nessun caso essere inferiore a 90 cm.

Lungo i percorsi pedonali non possono essere collocati ostacoli sospesi ad altezze inferiori ai 2,20 m. Le cassette della posta e gli altri elementi sospesi, collocati lungo i percorsi pedonali ad altezza superiore a 95 cm, debbono essere segnalati con pavimentazione tattile collocata sulla proiezione al suolo aumentata di 60 cm.

Nel caso di barriere parapedoni collocati trasversalmente a percorsi pedonali protetti, sono da evitare gli archetti semplici di altezza superiore ai 95 cm. I parapedoni di altezza superiore ai 95 cm devono essere dotati di elemento trasversale, collocato tra i 20 ed i 40 cm dal suolo.

Lungo i percorsi pedonali accessibili di collegamento fra i principali spazi pubblici urbani deve essere verificata la continuità dei percorsi percorsi-guida naturali per non vedenti ed ipovedenti, integrandola ove necessario con percorsi artificiali anche per segnalare gli ostacoli esistenti ed orientare gli attraversamenti.

I marciapiedi e gli altri percorsi pedonali non debbono presentare asperità e dislivelli superiori a 2 cm, né pendenza superiore al'5%. Qualora tali valori vengano superati, debbono essere predisposti scivoli per sedie a ruote, dimensionati secondo le normative sull'abbattimento delle barriere architettoniche.

In corrispondenza di portici, la larghezza del marciapiede esterno può essere ridotta ad 1,00 m. Laddove i portici presentino una larghezza adeguata (almeno 2,50 m) e risultino perfettamente privi di barriere architettoniche il marciapiede esterno può essere omissivo.

In tutti i casi in cui non sia tecnicamente possibile realizzare marciapiedi rialzati, laddove previsti, la circolazione dei pedoni deve essere garantita mediante appositi spazi delimitati da elementi fisici di protezione, anche di tipo discontinuo. In tali casi dev'essere adottato il limite di velocità di 30 km/h. Gli attraversamenti pedonali delle strade urbane di scorrimento (D), delle strade interquartiere (DE) e delle strade di quartiere (E) debbono essere dotati di isola salvagente centrale di larghezza minima pari ad 1,5 m, o di altra protezione equivalente.

Al fine di sanare situazioni di particolare conflitto tra traffico veicolare e pedonale ed in attesa di poter realizzare gli interventi secondo le modalità sopra descritte, potranno essere utilizzate soluzioni più leggere, quali quelle basate sull'impiego della sola segnaletica orizzontale

10. CIRCOLAZIONE DELLE BICICLETTE

La circolazione delle biciclette è ovunque ammessa. L'utilizzo degli assi stradali come itinerari ciclistici deve rispettare le prescrizioni di seguito indicate.

- strade urbane di scorrimento (D): in sede propria;
- strade interquartiere (DE): preferibilmente in sede propria.
- strade urbane di quartiere (E) e strade locali interzonali primarie (EF1): piste su corsia riservata o in sede propria realizzata a standard pieno;
- strade locali interzonali secondarie (EF2) e complementari (EF3): preferibilmente su corsia riservata in carreggiata od in pista ciclabile;
- strade locali (cat.F ed Fbis): in carreggiata, anche senza corsia riservata.

La percorrenza ciclabile contromano senza separatore fisico invalicabile è ammessa solo sulle strade di categoria F ed Fbis, previa imposizione del limite a 30 km/h e generalmente in presenza di idonei dispositivi di rallentamento.

Gli incroci semaforizzati lungo strade attrezzate con corsia ciclabile in carreggiata vanno, ovunque possibile, attrezzati con attestamenti ciclabili avanzati.

Nelle zone pedonali il transito delle biciclette, quando consentito, è ammesso a velocità ridotta (passo d'uomo).

La realizzazione di strutture dedicate alla circolazione delle biciclette è sottoposta alla specifica normativa di settore, che stabilisce in particolare le dimensioni minime delle piste e delle corsie ciclabili.

Qualora la pista ciclabile sia ricavata su spazio pedonale, tipicamente su marciapiede, occorre garantire che la parte destinata ai pedoni sia di almeno 1,5 volte più ampia di quella ciclabile³.

Nel caso di pista monodirezionale ciò significa disporre di un marciapiede di 3,75 metri (1,5 ciclabile, 2,25 pedonale), riducibili a 3 (1,20 ciclabile, 1,80 pedonale). Nel caso di pista bidirezionale di 6,25 metri (2,5 ciclabile, 3,75 pedonale), riducibili a 5 (2 ciclabile, 3 pedonale).

Qualora tali dimensioni non possano essere rispettate, e nel caso in cui, in base al previsto flusso di utenza pedonale e ciclabile, si possa verificare una interferenza tale da non garantire l'uso del percorso in sicurezza, le corsie non potranno essere segnate a terra, ma dovrà essere adottata la segnaletica verticale di percorso ciclopedonale (Fig.II 92/a), con il cartello integrativo recante la scritta 'biciclette ammesse a velocità moderata – uso non obbligatorio' (art. 182 comma 9 CDS).

Nel caso di pista su marciapiede, la parte ciclabile deve essere ricavata sul lato adiacente alla carreggiata.

³ Tale criterio non si applica nel caso di presenza pedonale scarsa o nulla.

11. DISCIPLINA DELLA SOSTA

La sosta veicolare è regolamentata come di seguito indicato.

- Strade di scorrimento (D): non ammessa.
- Strade interquartiere (DE) e strade di quartiere (E): ammessa, purché in linea od a 45° con corsia di servizio rispettivamente di 2 e di 3,5 m; non ammessa la sosta a 90°. Le fermate del pubblico di linea devono essere difese dalla sosta con banchine avanzate. La distanza della sosta dalle intersezioni è di 12 metri e va difesa con opportuni golfi;
- Strade locali interzonal primarie (EF1): ammessa, in linea od a 45°. Le corsie di servizio possono essere ridotte rispettivamente ad 1 e 2 metri. Resta non ammessa la sosta a 90°. La distanza della sosta dalle intersezioni è di 8 metri e va difesa con opportuni golfi;
- Strade locali interzonal secondarie (EF2): ammessa, in linea od a 45°. Le corsie di servizio possono essere non presenti. Resta non ammessa la sosta a 90°. La distanza della sosta dalle intersezioni è di 5 metri;
- Strade locali interzonal complementari (EF3): ammessa, senza corsia di servizio, anche a 90°. La distanza della sosta dalle intersezioni è di 5 metri e va difesa con opportuni golfi;
- Strade locali (F ed Fbis): ammessa. ammessa, senza corsia di servizio, anche a 90°. La distanza della sosta dalle intersezioni è di 5 metri.

Lungo le strade urbane di scorrimento (cat.D) le aree di sosta separate dalla carreggiata debbono essere connesse tramite strade di servizio dotate di corsie di accelerazione e decelerazione, rispondenti ai requisiti di cui all'art.3.

Lungo le strade interzonal complementari (EF3) e le strade locali (F/Fbis) è ammessa la realizzazione di «strade parcheggio», con sosta anche in mezzeria.

La sosta dei veicoli commerciali a tre o più assi, degli autotreni, degli autoarticolati, dei rimorchi isolati e degli autobus è in generale vietata lungo le strade urbane che non ricadano in zone industriali/produktive.

In caso di interventi puntuali su urbanizzazioni esistenti (lotti di completamento) la realizzazione degli stalli di sosta e dei relativi percorsi pedonali dovrà essere così eseguita:

In presenza di un percorso pedonale esistente:

da 0 a 4 stalli di sosta, non in linea, il percorso pedonale dovrà rimanere tra la carreggiata stradale ed il parcheggio, in continuità con il marciapiede esistente e sarà realizzato eventualmente a livello ribassato.

oltre i 4 stalli di sosta e per la sosta in linea il percorso pedonale dovrà essere arretrato rispetto alla carreggiata stradale e posto in testa ed ai lati del parcheggio. La sua dimensione non sarà inferiore ad 1,50 mt.

In caso di strade non provviste di marciapiede e per le quali non se ne preveda la realizzazione, per motivi tecnici o di opportunità, nel lotto di completamento sarà possibile derogare, se opportunamente motivato, dalla realizzazione dello stesso mantenendo comunque uno spazio di 1 mt. attorno ai parcheggi per garantire il transito dei pedoni così come indicato dal CDS art. 157 comma 2."

12. OCCUPAZIONI PERMANENTI DI SUOLO PUBBLICO

Si rimanda all'apposito Regolamento Comunale.

13. OCCUPAZIONI TEMPORANEE DI SUOLO PUBBLICO

Si rimanda all'apposito Regolamento Comunale.

14. LAVORI DI MANUTENZIONE STRADALE

I lavori di manutenzione, che interessano la sede stradale devono essere preventivamente autorizzati dall'ufficio viabilità, previa verifica della compatibilità della mobilità dell'area e dell'esistenza di misure alternative per la circolazione.

Il deposito delle attrezzature e dei materiali dev'essere ricavato all'interno della zona di cantiere, utilizzando in primo luogo gli spazi destinati alla sosta, ed in via subordinata la carreggiata ed il marciapiede.

Per la circolazione a margine delle zone di cantiere, lungo le strade di scorrimento (D), interquartiere (DE) e di quartiere (E) dev'essere assicurata una larghezza minima pari a 5,50 m se a doppio senso di marcia, a 3,00 se a senso unico di marcia. Sulle altre strade tali valori possono essere ridotti sino a 4,80 m per il doppio senso di circolazione e sino a un minimo di 2,75 m in caso senso unico.

Per quanto attiene alla mobilità pedonale, dev'essere garantito il mantenimento dei collegamenti su almeno un lato della carreggiata. Eventuali camminamenti temporanei devono avere una larghezza minima di 1,20 m e non presentare ostacoli tali da pregiudicare la mobilità dei portatori di handicap.

L'attivazione del cantiere stradale dev'essere preceduta, in caso di interruzione della circolazione, per almeno tre giorni feriali consecutivi, dall'apposizione di adeguata segnaletica, in grado di informare gli utenti relativamente all'estensione del cantiere, alla tipologia ed alla finalità dei lavori previsti, alla data di inizio e di fine dei lavori.

15. RACCOLTA DEI RIFIUTI SOLIDI URBANI

Le indicazioni di seguito riportate si applicheranno per le postazioni previste nei nuovi interventi edilizi, che prevedono la realizzazione di nuove infrastrutture stradali. Per le posizioni esistenti si provvederà, ove possibile, al miglioramento delle attuali situazioni.

I cassonetti per la raccolta dei rifiuti solidi urbani e differenziati, tenuto conto di quanto esposto nell'art. 21 del Regolamento per la disciplina del Servizio di Gestione dei Rifiuti Urbani e Assimilati nell'Ambito Territoriale Ottimale di Modena, approvato con Delibera di Assemblea Consorziale n. 29 del 27.11.2006, debbono essere collocati in genere al di fuori della carreggiata stradale, in modo comunque da non arrecare pericolo o intralcio alla circolazione, nel rispetto del C.d.S. e Regolamento di esecuzione, nonché nel rispetto delle norme di sicurezza vigenti in materia.

In merito a quanto sopra riportato si specifica:

Non possono in alcun caso occupare le corsie veicolari, né i marciapiedi a meno che non siano stati ricavati appositi spazi delimitati sugli stessi che garantiscano una larghezza minima non inferiore a 1 m. Ove il cassonetto venga collocato ai margini della carreggiata, l'area di ubicazione dello stesso deve essere delimitata con segnaletica orizzontale conforma all'art. 152, comma 2.

Sulle strade di scorrimento veloce (AD), di scorrimento (D), interquartiere (DE) e di quartiere (E), nel caso non risultino disponibili altri spazi adeguati all'uso, vanno previste apposite piazzole, realizzate a distanza non inferiore a 20 m dagli incroci ed in aderenza al marciapiede. In presenza delle piazzole deve essere garantita la continuità del marciapiede per una larghezza non inferiore a m 1,50.

Sulle strade locali interzonali (EF1, EF2, EF3) e locali (cat.F/Fbis), è ammessa, previa realizzazione di opportuna segnaletica orizzontale, la collocazione dei cassonetti in corrispondenza delle eventuali aree di sosta presenti a fianco della carreggiata.

La collocazione dei cassonetti deve essere preventivamente concordata con il soggetto gestore del servizio di raccolta rifiuti urbani e deve comunque rispettare le seguenti indicazioni:

Dislocazioni preferibili

- Piazzole in sede propria al di fuori della carreggiata stradale, piste ciclabili, marciapiedi
- Spazi ricavati tra gli stalli di sosta dei veicoli (quando presenti) e con essi allineati e delimitati con apposita segnaletica

Dislocazioni da evitare:

- Lungo i tratti di assi stradali nei quali è vietata la fermata con particolare riferimento alle strade senza parcheggio in ambito urbano
- In corrispondenza di curve e nei tratti immediatamente successivi
- In corrispondenza di spartitraffico, isole direzionali, aiuole,, ecc. all'interno della carreggiata
- In corrispondenza delle aree di intersezione. In presenza di incroci è raccomandabile posizionare il cassonetto a destra dell'incrocio al di fuori dell'area di intersezione. Negli eventuali casi in cui questo non sia possibile occorre comunque localizzare il cassonetto

in modo da garantire adeguata visibilità ai veicoli che si immettono da strade o accessi laterali. Analogamente nel caso di passi carrai è preferibile la localizzazione a destra degli stessi.

- In corrispondenza di passaggi pedonali è raccomandabile posizionare il cassonetto a destra del passaggio pedonale (ad almeno 1 m. dalle strisce). Il posizionamento a sinistra è da evitare
- In corrispondenza di aree di carico e scarico
- In corrispondenza di zone di fermata dei mezzi pubblici (per zona di fermata si intende piazzola vera e propria e le aree di accostamento e partenza anche non segnate a terra che hanno una lunghezza di 12 m , quindi complessivamente 12 m + L piazzola + 12 m)

Per i cassonetti svuotati automaticamente senza l'intervento di un operatore a terra In generale si raccomanda che:

- I contenitori devono essere posizionati sul lato destro nel senso di marcia in posizioni libere da ostacoli
- sopra il cassonetto, per una altezza di circa 6 mt. non devono essere presenti ostacoli (rami segnaletiche lampioni ecc.)
- In generale deve essere evitato il posizionamento sotto le linee elettriche, in ogni caso occorre segnalare la presenza di tali linee e concordare preventivamente con il soggetto gestore del servizio di raccolta rifiuti urbani l'ammissibilità o meno della postazione le relative distanze.

16. PUBBLICITÀ STRADALE

Si rimanda all'apposito Regolamento Comunale.

