

DISCIPLINA E NORME SULLA VIABILITA'

Nella Tav. n° 14 sono riportate le perimetrazioni rilevanti ai fini della definizione ed attuazione delle politiche di governo del traffico, così come descritte nei seguenti paragrafi.

1. Centro abitato

L'individuazione del centro abitato viene riportata secondo la definizione vigente¹e con le proposte di modifica rese necessarie dalla reale configurazione delle zone urbanizzate.

Tale delimitazione 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. Essa distinguendo la circolazione fuori dai centri abitati e nei centri abitati individua pertanto un limite territoriale di applicazione normativa.

La delimitazione stabilisce i limiti territoriali di competenza e di responsabilità ed in particolare comporta l'acquisizione tra le strade comunali dei tratti di strade statali, regionali e provinciali che attraversano i centri abitati.

La delimitazione del Centro Abitato del Comune di Follo è stata effettuata conformemente a quanto disposto dal Codice della Strada

2. Classifica delle strade

La classificazione funzionale delle strade, che costituiscono la rete viaria del comune, ha come principio generatore quello di individuare una gerarchia del sistema viario stesso che mira ad una riorganizzazione della circolazione stradale e per quanto possibile eliminare la promiscuità d'uso che sta alla base delle cause di congestionamento del traffico.

Tale principio è fissato nella Normativa Tecnica (C.N.R., B.U. n° 60, 1978, "Norme sulle caratteristiche geometriche delle strade urbane", B.U. n° 78, 1980 " Norme sulle caratteristiche geometriche delle strade extraurbane) e nella Circolare M.L.P. del 12 Aprile 1995, oltre che nel "Nuovo Codice della Strada" D.L. 285/92 e nel D.M. 5/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade".

Il Nuovo Codice della Strada classifica (art. 2.2) le strade in:

- A: Autostrade (Urbane ed extraurbane);
- B: strade extraurbane principali;
- C: strade extraurbane secondarie;
- D: strade urbane di scorrimento;
- E: strade urbane di quartiere;
- F1: strade locale urbana;

¹ Definizione di **Centro abitato** (Art.3 comma1 punto 8 NCDS): *Centro abitato: insieme di edifici, delimitato lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di 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 e pedonali sulla strada.*

F2; strade locale extraurbana;

F3; locale vicinale;

In riferimento alla rete viaria comunale si è cercato di fornire uno strumento dinamico, in grado di assegnare ad ogni tratto viario individuato una funzione (P.U.C.) che corrispondesse sia alla classificazione sopra descritta (N.C.d.S.) sia ad caratteristiche geometriche da seguire nella progettazione (nuovi tratti viari) che da perseguire (tratti esistenti).

Allo stesso modo si è cercato di assegnare, diverse funzioni e quindi diverse caratteristiche, al stesso tratto viario in funzione della delimitazione del centro abitato (Tab. n° 3)

Tab. n° 1

CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE RETE VIARIA			
Class. Funzionale	N.C.d.S.	Centri Abitati	Fuori Centri Abitati
Viabilità Principale	Strade Extraurbane Secondarie C	Urbana di Quartiere E	Strade Extraurbane Secondarie C
Viabilità di Collegamento	Locale Extraurbana F1	Locale Urbana F 2	Locale Extraurbana F1
Viabilità di Connessione	Locale Vicinale F 3	/	Locale Vicinale F 3
Viabilità Urbana	Urbana di Quartiere E	Urbana di Quartiere E	/
Viabilità Industriale	Urbana di Quartiere E	Urbana di Quartiere E	/

- **Viabilità Principale**

Corrisponde alle due Strade Provinciali S.P. n° 10 della Val di Vara e la S.P. n° 15 della Val Durasca. Hanno la funzione di collegare il territorio comunale con i comuni contermini. Sono ammesse tutte le componenti di traffico. Per quanto riguarda le caratteristiche geometriche e la disciplina delle intersezioni e delle distanze si rimanda alle Tab. n° 1-2-3.

- **Viabilità di Collegamento**

Corrisponde alla Strada Provinciale S.P. n° 14, e ad altre Strade Comunali. Svolgono la funzione di collegare i centri collinari con la rete di rango superiore (Viabilità Principale). Sono ammesse tutte le componenti di traffico. Per quanto riguarda le caratteristiche geometriche e la disciplina delle intersezioni e delle distanze si rimanda alle Tab. n° 1-2-3.

- **Viabilità di connessione**

Corrisponde alle Strade Comunali. Svolgono la funzione di collegare fra loro la viabilità di rango superiore (Viabilità di Collegamento). In questi tratti viari, vista la funzione paesaggistica-

ambientale che ricoprono come *Strade nel Verde*, si consiglia per gli interventi in previsione la possibilità di creare lungo tali percorsi delle aiuole di sosta per un miglior godimento del paesaggio e/o come nodi di scambio per la sentieristica. Non sono ammesse le componenti di traffico relativo al trasporto pubblico quali Autobus di linea ecc..... Per quanto riguarda le caratteristiche geometriche e la disciplina delle intersezioni e delle distanze si rimanda alle Tab. n° 1-2-3.

- **Viabilità Urbana**

Corrispondono a strade all'interno dei centri abitati che svolgono la funzione di servizio alla residenza e/o attività commerciali. Per questi tratti viari è auspicabile il raggiungimento degli Standard stabiliti nelle varie tabelle, anche attraverso la realizzazione di nuovi tratti viari che consentano una miglior distribuzione del flusso viario all'interno dei centri urbani. Non sono ammesse le componenti di traffico relativo al trasporto pubblico quali Autobus di linea ecc..... Per quanto riguarda le caratteristiche geometriche e la disciplina delle intersezioni e delle distanze si rimanda alle Tab. n° 1-2-3.

- **Viabilità Industriale**

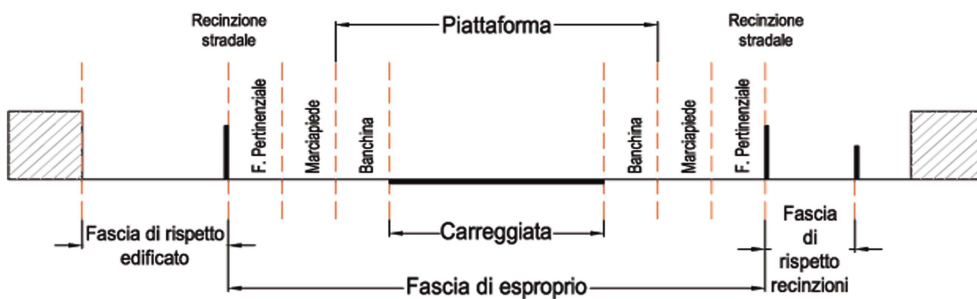
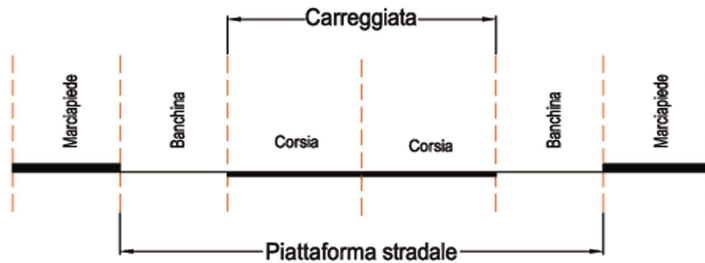
Riguarda esclusivamente i tratti viari presenti nell'area industriale di Via Romana. Particolare interesse sono i tratti di nuova realizzazione previsti (P.R.U.S.S.T.). Per quest'ultimi sarà necessario provvedere alla realizzazione di opportune quinte verdi a margine della carreggiata per attenuare i possibili effetti negativi quali inquinamento acustico ed ambientale, provocati dal flusso di traffico pesante e non. Sono ammesse tutte le componenti di traffico. Per quanto riguarda le caratteristiche geometriche e la disciplina delle intersezioni e delle distanze si rimanda alle Tab. n° 1-2-3.

3. Principali definizioni relativa alla viabilità

Le principali definizioni relative alla viabilità (Fig n°1) è stato elaborato tenendo conto del Nuovo Codice della Strada (D.L. Aprile 1992 n° 285), della direttiva emanata dal Ministero dei lavori Pubblici (G.U. del 24 Giugno 1995 n° 146), della normativa C.N.R. sulle caratteristiche geometriche e di traffico delle strade (B.U. 26 Aprile 1978 n° 60) e del Decreto n° 147 del 26 Aprile 1993.

- **Corsia:** parte longitudinale della strada di larghezza idonea a permettere il transito di una sola fila di veicoli.
- **Banchina:** franco di sicurezza laterale normalmente trattata con lo stesso materiale della corsia.
- **Carreggiata:** parte della strada destinata allo scorrimento dei veicoli, composta da una o più corsie di marcia delimitata da segnaletica orizzontale di margine.
- **Piattaforma:** insieme delle carreggiate e delle banchine laterali.
- **Fascia di pertinenza:** striscia di terreno, esterna al confine stradale, sulla quale esistono vincoli alla realizzazione, da parte dei proprietari del terreno, di costruzioni, recinzioni, piantagioni, depositi e simili.

Fig. n°1



4. Caratteristiche geometriche delle strade urbane ed extraurbane

Si riportano nella tabella n°1, le caratteristiche geometriche delle strade urbane ed extraurbane, secondo quanto indicato dal D.M. 5/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" alla tabella 3.4.a- Composizione della carreggiata.

Tali caratteristiche rappresentano norma cogente per i tratti viari di nuova costruzione, mentre sono da considerarsi come "obiettivo da raggiungere" per le strade esistenti.

Tab. n° 2

Tipi secondo il codice	Ambito territoriale	Numero di corsie	Intervallo di velocità di progetto (Vp) (Km/h)	Larg. corsie (m)	Larg. minima spertittraffico	Larg. min. sinistra (m)	Larg. min. destra (m)	Larg. mim. marciapiede (m)

Extraurbana secondaria	C	Extraurbano	C1	1	60<Vp<100	3,75	/	/	1,50	/
Urbana di scorrimento	D	Urbano	Strada principale	2 o più	50<Vp<80	3,25	1,8	0,50	1,00	1,50
			Eventuale strada di	1 o più	25<Vp<80	2,75	/	0,50	0,50	1,50
Urbana di quartiere	E	Urbano	E	1 o più	40<Vp<60	3,00	/	/	0,50	1,50
Locale	F	Extraurbano	F2	1	40<Vp<100	3,50	/	/	1,00	/
			F3	1	40<Vp<100	3,25	/	/	1,00	/
		Urbano	F1	1 o più	40<Vp<60	2,75	/	/	0,50	1,50

5. Fasce di rispetto e aree di visibilità

Nei centri e fuori dai centri stessi, per le nuove costruzioni, ricostruzioni ed ampliamenti, le fasce di rispetto a tutela delle strade, misurate dal confine stradale, non possono avere dimensioni inferiori a quelle indicate nel presente articolo in relazione alla tipologia delle strade assegnate, come rappresentato nella Tab. n°2.

A. Disposizioni di carattere generale nei centri abitati

In corrispondenza di intersezioni stradali a raso, alle fasce di rispetto specificate nella tabella, si deve aggiungere l'area di visibilità, determinata dal triangolo avente i due lati sugli allineamenti delimitati le fasce di rispetto, la cui lunghezza misurata a partire dal punto di intersezione degli allineamenti stessi sia pari al doppio delle distanze stabilite nella tabella n° 2 a seconda del tipo di strada e il terzo lato costituito dal segmento congiungente i punti estremi.

In corrispondenza di intersezioni a livelli sfalsati è vietata la costruzione di ogni genere di manufatti in elevazione all'interno dell'area di intersezione che pregiudichino, a giudizio dell'ente proprietario, la funzionalità dell'intersezione stessa e le fasce di rispetto da associare alle rampe esterne devono essere quelle relative alla categoria di strada di minore importanza tra quelle che si intersecano.

La violazione delle suddette disposizioni importa la sanzione amministrativa accessoria dell'obbligo dell'autore della violazione stessa del ripristino dei luoghi a proprie spese.

B. Disposizioni di carattere generale fuori dai centri abitati

- La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare per impiantare alberi lateralmente alla strada, non può essere inferiore alla massima altezza raggiungibile per ciascun tipo di essenza a completamento del ciclo vegetativo e comunque non inferiore a 6 mt.
- La distanza dal confine stradale, fuori dai centri abitati, da rispettare nell'aprire canali, fossi o nell'eseguire escavazioni, lateralmente alle strade non può essere inferiore alla profondità dei canali, fossi od escavazioni, ed in ogni caso non può essere inferiore a 3 mt.
- In corrispondenza di intersezioni stradali a raso, alle fasce di rispetto specificate nella tabella, si deve aggiungere l'area di visibilità, determinata dal triangolo avente i due lati sugli allineamenti delimitati le fasce di rispetto, la cui lunghezza misurata a partire dal punto di intersezione degli allineamenti stessi sia pari al doppio delle distanze stabilite nella tabella n° 2 a seconda del tipo di strada e il terzo lato costituito dal segmento congiungente i punti estremi.
- In corrispondenza ed all'interno di svincoli è vietata la costruzione di ogni genere di manufatti in elevazione e le fasce di rispetto da associare alle rampe esterne devono essere quelle relative alla categoria di strada di minore importanza tra quelle che si intersecano.
- Fuori dai centri abitati, nei tratti di strada curva con raggio di curvatura superiore a 250 m si osservano le fasce di rispetto indicate nella tabella n° 2; nei tratti di strada in curva con raggio di curvatura inferiore o pari a 250 m la fascia di rispetto è delimitata verso le proprietà antistanti dalla corda congiungente i punti di tangenza, ovvero tracciata dalla distanza dal confine stradale stabilita dai punti precedenti, ove tale linea risultasse esterna alla predetta corda.
- La violazione delle suddette disposizioni importa la sanzione amministrativa accessoria dell'obbligo dell'autore della violazione stessa del ripristino dei luoghi a proprie spese.

C. Accessi

Si definiscono accessi:

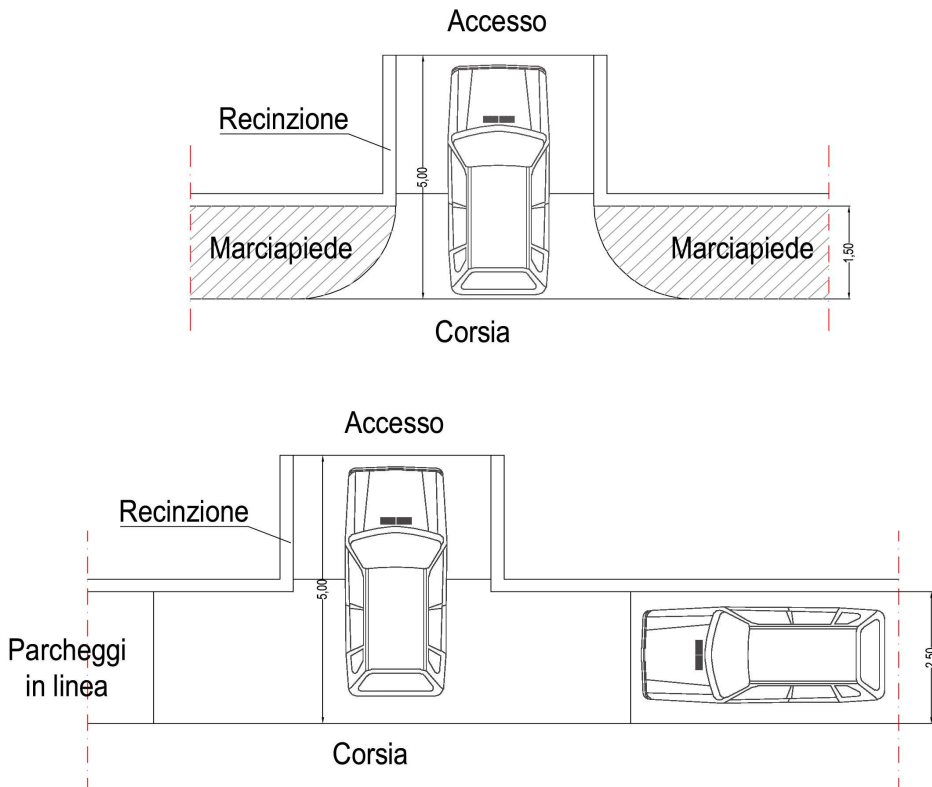
- a) le immissioni di una strada privata su una strada ad uso pubblico;
- b) le immissioni per veicoli da un'area privata laterale alla strada di uso pubblico.
 - Non possono essere stabiliti nuovi accessi o nuove diramazioni dalla strada ai fondi o fabbricati laterali, né nuovi innesti di strade soggette a uso pubblico oppure private, senza

la preventiva autorizzazione dell'ente proprietario della strada. Per le strade di competenza del Comune l'autorizzazione viene rilasciata dal Sindaco ai sensi dell'art. n° 22e 26 N.C.d.S., previo parere obbligatorio del Comando di Polizia Municipale, che procede alla istruzione della relativa pratica.

- Gli accessi nelle strade extraurbane sono disciplinati dall'art. n° 45 Reg. Att. N.C.d.S. e sono descritti nella tabella n°2. Il Comune o l'ente proprietario può comunque negare l'autorizzazione per nuovi accessi o per la trasformazione di accessi esistenti, qualora si ritenga che vi sia pregiudizio alla fluidità e sicurezza della circolazione.
- I passi carrabili sono accessi di tipo diretto tra le strade e le aeree (o edifici) ove si ha sosta di veicoli. Le seguenti norme, sempre in subordine ai dettati del N.C.d.S., ed in particolare all' art. n° 46 Reg. Att. N.C.d.S. disciplinano le opere per il collegamento alla rete stradale dei fondi o dei fabbricati mediante passi carrabili. Il passo carrabile non deve arrecare intralcio o pericolo alla circolazione, conseguentemente non può essere localizzato su zone d'incanalamento, né tanto meno su intersezioni, dalle quali deve distare almeno 12 ml.
 - a) I passi carrabili devono avere una larghezza minima di 3,5 ml.;
 - b) l'innesto del passo carrabile sulla carreggiata deve essere raccordato con curve circolari pari a minimo di 1,50 nel caso di percorsi pedonali e/o marciapiedi, e di un minimo 2,50 ml nel caso di parcheggi in linea.
 - c) Qualora l'accesso dei veicoli alla proprietà laterale avvenga direttamente dalla strada, il passo carrabile oltre che nel rispetto delle condizioni previste ai punti sopra descritti, deve essere realizzato in modo da favorire la rapida immissione dei veicoli nella proprietà laterale. L'eventuale cancello a protezione della proprietà laterale dovrà essere arretrato di almeno 5,00 ml allo scopo di consentire la sosta, fuori della carreggiata di un veicolo in attesa di ingresso (fig. n°2).
 - d) I passi carrabili su aree (o edifici) con capacità di sosta superiore ai 15 posti auto devono avere una larghezza minima di 5,00 ml. e senza interrompere la continuità del marciapiede.
 - e) Per le aree (o edifici) con notevole capacità di sosta oltre 200 posti auto occorre separare gli ingressi dalle uscite, con bracci a senso unico ciascuno della larghezza minima di 3,00 ml. In questo caso la distanza dei passi carrabili dalle intersezioni non deve essere inferiore a 30 ml, misurati dal margine del passo al bordo d'inizio della sede stradale del braccio più vicino.
 - f) I passi carrabili devono essere individuati con specifico segnale. La pavimentazione del marciapiede nel tratto attraversato dal passo carrabile deve, possibilmente, essere eseguita con materiale diverso per tipo e/o colore. Allo sbocco del passo carrabile la sosta è vietata.
 - g) E' opportuno che gli accessi pedonali dall'esterno siano distinti da quelli per i veicoli. In caso insediamenti suscettibili d'affollamento (scuole, ospedali, supermercati, ecc..) tra il passo carrabile e l'accesso pedonale deve esserci una distanza di almeno 5,00 ml.
 - h) Nel caso di passi carrabili interessati da transito sistematico e frequente di veicoli pesanti il passo avrà caratteristiche geometriche determinate in funzione delle specifiche esigenze; si

indica comunque una larghezza minima di 8,00/10 ml e innesti sulla carreggiata con raggio circolare minimo di 8,00 ml.

fig. n° 2



tab. n° 3

CAT.	Denominazione	Nodi	Sezioni	Accessi veicolari	Distanze dalle costruzioni			Distanze muri di cinta		Distanze recinzioni	
					A	B	C	A-B	C	h<1 MT. ⁽¹⁾	h>1 MT. ⁽²⁾
A	AUTOSTRADA	Livelli sfalsati	2 carreggiate	P.U.C.	60 MT.	30 MT.	30 MT.	5 MT.	5 MT.	3 MT.	3 MT.
B	EXTRAURBANA PRINCIPALE	Livelli sfalsati	2 carreggiate	1.000 mt.	40 MT.	20 MT.	/	5 MT.	/	3 MT.	3 MT.
C	EXTRAURBANA SECONDARIA	Intersezioni a raso	1 carreggiata	300 mt.	30 MT.	10 MT.	/	5 MT.	/	3 MT.	3 MT.
D	URBANA DI SCORRIMENTO	Intersezioni a raso	2 carreggiate	500 mt.	/	/	20 Mt.		5 MT.	/	/
E	URBANA DI QUARTIERE	Semaforizzati	1 carreggiata	12 mt. dalle	/	7 Mt.	7 Mt.		/	/	/
F1	LOCALE URBANA	Intersezioni a raso	1 carreggiata	12 mt. dalle	/	/	5 Mt.		/	/	/
F2	LOCALE EXTRAURBANA	Intersezioni a raso	1 carreggiata	20 mt. dalle	20 MT.	/	/	5 MT.	/	1 MT. 1 MT.	3 MT.
F3	LOCALE VICINALE	Intersezioni a raso	1 carreggiata	/	10 Mt.	/		5 Mt.	/	1 Mt. 3 Mt.	

A Distanze da rispettare fuori dei centri abitati.

B Distanze da rispettare fuori dai centri abitati ma all'interno delle zone previste come edificabili dal P.U.C.

C Distanze da rispettare nei centri abitati.

(1) Le distanze riportate valgono anche per siepi vive; per le recinzioni e siepi morte, eventuali cordoli non devono emergere dal suolo per oltre 30 cm.

(2) Le distanze riportate valgono anche per recinzioni e siepi morte con cordoli emergenti dal suolo per oltre 30 cm.

6. Standard tecnici percorsi pedonali

Formattato

I percorsi devono avere un andamento quanto più possibile semplice, regolare e diretto, essere privi di strozzature e ostacoli, sia sul piano orizzontale che su quello verticale, che permettano un utilizzo comodo e sicuro in entrambe le direzioni.

- Le caratteristiche dimensionali prevedono che su ogni tipo di strada devono essere realizzati percorsi pedonali aventi larghezza minima di 1,50 ml, con tratti più ampi (1,80 – 2,00 ml) nei punti di più intenso traffico pedonale; devono essere sgombri da ostacoli fino ad un'altezza minima di 2,10 ml. Su tutte le strade la larghezza utile potrà essere ridotta per brevi tratti a 1,00 ml. Tutti i percorsi pedonali, rialzati o a raso, devono essere liberi da oggetti di qualsiasi natura, sia a carattere temporaneo che permanente, che ne riducano le dimensioni .
- La pendenza longitudinale non deve superare di norma il 5%. La pendenza trasversale non deve superare l'1%. Il dislivello, tra il piano del marciapiede e le zone carrabili ad esso adiacenti non deve superare i 15 cm. La differenza di quota senza ricorso a rampe non deve superare i 2,50 cm e deve essere arrotondata o smussata. I percorsi pedonali con dislivello rispetto al piano carrabile superiore a 20 cm devono essere protetti da idoneo parapetto.
- La pavimentazione delle aree e dei percorsi pedonali deve essere in materiale antisdrucciolevole, compatto ed omogeneo. Negli spazi non dotati di riferimenti fisici continui (piazze, slarghi, ecc.) oppure in corrispondenza delle fermate BUS, è opportuno completare la pavimentazione con materiali differenziati e/o colorazioni che possano facilitare l'orientamento dei disabili e degli ipovedenti. Al fine di agevolare i disabili visivi la pavimentazione dovrà avere particolari rilievi percepibili al passaggio. Non sono ammesse fessure, in griglie o altri manufatti, con larghezza o diametro superiore a 2 cm. Inoltre, gli elementi più lunghi costituenti le griglie vanno disposti perpendicolarmente al senso di marcia.
- I percorsi pedonali situati a lato di corsie riservate ai mezzi di trasporto pubblico devono essere protetti da idonei elementi parapetonali. Analoghi sistemi di protezione laterali possono essere applicati nei casi di comprovato e mancato rispetto del divieto di sosta su percorso pedonale.
- Gli attraversamenti pedonali sono infrastrutture realizzate per dare continuità ai percorsi pedonali sulle intersezioni e per consentire l'attraversamento delle carreggiate stradali nel rispetto delle condizioni di sicurezza. Gli attraversamenti possono essere:

- a raso non semaforizzati
- a raso semaforizzati
- a livelli sfalsati

La scelta del tipo d'attraversamento va effettuata in base alla classificazione della strada. Gli attraversamenti pedonali a raso sono evidenziati sulla carreggiata mediante zebraure con strisce bianche parallele alla direzione di marcia dei veicoli, di lunghezza:

- pari a 2,50 m sulle strade locali , locali interzonali e sulle strade di quartiere

- pari a 4,00 m sulle strade di interquartiere, di scorrimento

La larghezza delle strisce e degli intervalli è di 50 cm. La larghezza degli attraversamenti pedonali deve essere in ogni modo commisurata all'entità del flusso pedonale. Per favorire la circolazione dei pedoni e in rispetto alle norme sulle barriere architettoniche, gli attraversamenti a raso vanno realizzati prevedendo, sull'intera larghezza del percorso pedonale o in ogni modo per una parte di esso non inferiore a 0,90 m, opportune rampe ed inviti ai cigli dei marciapiedi con pendenza consigliata pari a 8-10%, e comunque non superiore al 15% fino a superare un dislivello massimo di 15 cm.

Sulle strade o piazze percorse da contenuti livelli di traffico gli attraversamenti possono essere realizzati anche con materiale lapideo, utilizzando accostamenti cromatici che rispettano quanto previsto dal vigente N.C.d.S.

Le isole salvagente devono avere preferibilmente una larghezza di 2,00 m, garantendo in ogni modo una larghezza minima di 1,20 m e devono inoltre essere interrotte in corrispondenza delle strisce pedonali zebraate per una larghezza pari a quella del passaggio pedonale, onde permettere ai pedoni l'attraversamento a livello della pavimentazione stradale (tagli delle isole di traffico). In corrispondenza d'ogni attraversamento pedonale è necessario garantire la corretta visibilità tra pedone e auto in movimento in particolare per la sicurezza del pedone. Pertanto in prossimità dell'attraversamento stesso la sede stradale deve essere libera da auto in sosta, arredi o altre attrezzature. In questo senso, sulle strade ove è consentita la sosta, per migliorare la visibilità, da parte dei conducenti, nei confronti dei pedoni che si accingono ad impegnare la carreggiata, gli attraversamenti pedonali devono essere preceduti, nel verso di marcia dei veicoli, da una striscia gialla a zig zag sulla quale è vietata la sosta. In alternativa, si deve praticare un ampliamento del marciapiede (figura n°) verso la carreggiata in corrispondenza dell'attraversamento almeno fino al limite degli stalli di sosta. Sulle strade con presenza di segnale di "fermarsi e dare precedenza" in prossimità dell'intersezione, l'attraversamento pedonale deve essere tracciato a monte della linea di arresto, lasciando uno spazio libero di almeno 5 m. In tale caso e in presenza di traffico intenso, i pedoni devono essere incanalati verso l'attraversamento pedonale attraverso opportuni sistemi di protezione. In corrispondenza dei passi carrabili, l'attraversamento può essere realizzato in continuità con il piano rialzato del marciapiede.

7. Standard per le piste ciclabili

Le piste ciclabili possono essere realizzate:

- a) su sede propria, ad unico o doppio senso di marcia, qualora la loro sede sia fisicamente separata da quelle relative ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali rialzati;
- b) su corsie riservate, ad unico senso di marcia, contigua alla corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata in destra rispetto a questa ultima. Se l'ampiezza del marciapiede lo consente, possono essere realizzate piste ciclabili su corsie in genere di opposto senso di marcia ubicate sul lato del

marciapiede verso la carreggiata stradale. In generale, non è consentita la realizzazione di piste ciclabili a doppio senso di marcia su corsie riservate ubicate entrambe sullo stesso lato della piattaforma stradale.

- Sulle strade urbane di scorrimento le piste ciclabili vanno realizzate su sede propria, salvo nei casi in cui i relativi percorsi protetti siano attuabili nei marciapiedi.
- Sulla strade urbane di interquartiere e di quartiere le piste ciclabili possono essere realizzate oltre che su sede propria anche con corsie riservate.
- Sulle strade urbane locali interzonali e locali le piste ciclabili, ove occorrono, vanno sempre realizzate con corsie riservate.
- Le piste ciclabili in sede propria sono separate dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore da uno spartitraffico fisicamente invalicabile di larghezza non inferiore a 0,50 cm.
- Le piste ciclabili in carreggiata sono separate dalle corsie di marcia mediante due strisce continue affiancate, una bianca di 12 cm di larghezza e una gialla di 30 cm distanziate tra loro di 12 cm; la striscia gialla deve essere posta sul lato della pista ciclabile.
- La larghezza minima della corsia ciclabile, comprese le strisce di margine, è pari a 1,50 m.. Tale larghezza è riducibile a 1,25 cm nel caso si tratti di due corsie contigue, dello stesso od opposto senso di marcia, per una larghezza complessiva minima pari a 2,50 m.
- Per le piste ciclabili in sede propria e per quelle su corsie riservate ubicate su strade pedonali o su marciapiedi, la larghezza della corsia ciclabile può essere eccezionalmente ridotta a 1,00 m; quest'ultimo valore è da intendersi in ogni caso, come minimo accettabile anche per situazioni particolarmente vincolate, sempreché sia protratto per una limitata lunghezza dell'itinerario ciclabile e che tale circostanza sia opportunamente segnalata.
- Le piste contigue a marciapiedi devono essere realizzate con una pavimentazione differente per materiale e/o colore. Per itinerari ciclabili realizzati su marciapiedi esistenti, in attesa di modifica della pavimentazione, la separazione tra spazi per i pedoni e le biciclette dovrà essere definita da una striscia gialla di 12 cm.
- Nel caso di realizzazione di piste ciclabili in sede propria, indipendenti dalle sedi viarie destinate ad altri tipi di utenza stradale, la pendenza longitudinale delle singole livellette non può generalmente superare il 5%, fatta eccezione per le rampe degli attraversamenti ciclabili a livelli sfalsati, per i quali può adottarsi una pendenza massima fino al 10%.
- I raggi di curvatura orizzontali lungo il tracciato delle piste ciclabili devono essere superiori a 5,00 m (misurati dal ciglio interno della pista); eccezionalmente, in aree d'intersezione e in punti particolarmente vincolati, detti raggi di curvatura possono essere ridotti a 3,00 m purché sia rispettata la distanza di visuale libera e la curva sia opportunamente segnalata.
- Le piste ciclabili devono essere provviste d'appositi simboli e scritte orizzontali che ne distinguano il percorso, anche se la pavimentazione delle stesse è contraddistinta nel colore da quella delle contigue parti di sede stradale destinate ai veicoli a motore ed ai pedoni. Analogamente deve essere segnalato, con apposite frecce direzionali sulla pavimentazione, ogni cambio di direzione della pista.

- Ogni progetto di pista ciclabile deve essere corredato dall'individuazione dei luoghi e delle attrezzature necessarie a soddisfare la domanda di sosta per le biciclette. L'ubicazione delle rastrelliere per biciclette dovrà privilegiare luoghi di interesse collettivo che siano fonte di attrazione. Inoltre, in ogni nuova area destinata a parcheggio pubblico ubicata in prossimità delle piste ciclabili, va prevista una superficie da destinare alla sosta per le biciclette e idoneamente attrezzata con rastrelliere, in un rapporto di 1 posto bicicletta ogni 5 posti auto.
- Le piste ciclabili non devono impedire ai mezzi di trasporto pubblico l'accostamento alla zona di attesa dei passeggeri. Pertanto le piste ciclabili in prossimità delle fermate bus dovranno subire una variazione del percorso passando sul retro della fermata. In alternativa ed in second'ordine e in particolari ambiti, si dovranno predisporre opportune rampe per l'accesso delle biciclette alla piattaforma di attesa dei passeggeri al fine di dare continuità al percorso ciclabile. Prima di accedere alle rampe occorre attrezzare le piste ciclabili di opportuna segnaletica che definisca l'inizio della precedenza ai pedoni nei confronti dei ciclisti.

8. Parcheggi pubblici e privati

I parcheggi sono dotazioni di uso pubblico (opere di urbanizzazione primaria e secondaria) o di uso comune o privato pertinenti gli abitanti od utenti dei diversi usi ammessi.

- **Parcheggi pubblici**
 1. individuati graficamente nella tavole di P.U.C.
 2. prescritti dalle presenti norme

I parcheggi individuati graficamente nella tavole di P.U.C. possono essere realizzati anche con strutture pluripiano interrate o fuori terra, in base alle determinazioni specificamente assunte dalla Giunta Comunale. Questi possono essere attuati anche prevedendo la realizzazione di autorimesse private interrate, con realizzazione del parcheggio pubblico sull'area sovrastante.

Nel caso in cui le aree di standard risultino di proprietà privata, i parcheggi pubblici potranno essere realizzati previa cessione gratuita dell'area al Comune e contestuale concessione, da parte dello stesso, del diritto di superficie per l'edificazione sotterranea di parcheggi privati per un massimo di 99 rinnovabili.

- **Parcheggi privati**

La dotazione di aree private per il parcheggio e/o autorimesse, la sosta e la manovra di autoveicoli, per ciascuna nuova costruzione o incremento di volume, non deve essere inferiore a 1mq/10mq. S.U., corrispondenti alla dotazione di cui all'art. n° 2 della Legge 24.03.1989 n° 122, ricavati all'interno del singolo lotto, siano esse scoperte o coperte. Le superfici destinate a tale scopo non vengono conteggiate ai fini del calcolo della S.U.

Le autorimesse dovranno a norma essere contenute all'interno della proiezione verticale degli edifici. In casi di dimostrata impossibilità ne è consentita (anche) la realizzazione anche al di fuori dell'area di sedime dell'edificio esistente.

In deroga alle distanze dai confini fissate dalla presente disciplina è ammessa la realizzazione di parcheggi e/o autorimesse fuori terra sul confine di proprietà; nel caso di confine su strada, l'accesso ai parcheggi e/o autorimesse deve comunque avvenire all'interno del lotto e l'autorimessa deve risultare totalmente interrata.

I parcheggi e/o autorimesse possono essere realizzati anche su aree che non facciano parte del lotto edificabile nel caso di intervento diretto, semprechè le aree asservite alle unità immobiliari non abbiano destinazione pubblica o non siano già state asservite ad altre destinazioni.

Nei lotti edificabili è sempre consentita la realizzazione di parcheggi interrati senza che tale quota venga conteggiata ai fini del calcolo della S.U., come descritto all' art. n° delle Norme di Congruenza e Conformità.

- **Parcheggi scambiatori**

Le presenti aree sono destinate alla realizzazione di parcheggi scambiatori delle modalità di trasporto tra mezzo privato e mezzo pubblico. All' interno di dette aree è consentita la realizzazione di strutture di servizio direttamente connesse agli usi e funzioni dell'adiacente Parco del Magra-Vara; sono altresì realizzabili i servizi igienici pubblici.

La realizzazione e la gestione delle strutture e delle attrezzature consentite possono avvenire tramite intervento pubblico o privato.

Nel primo caso l'attuazione delle previsioni di cui sopra avviene mediante intervento edilizio diretto sulla base di un progetto edilizio unitario, secondo criterio e parametri urbanistici che il Comune riterrà applicare, nel rispetto delle previsioni dettate successivamente.

Nel secondo caso l'attuazione avviene previa autorizzazione alla presentazione del relativo progetto edilizio che sarà deliberata dal Consiglio Comunale che provvederà, in quella sede, a definire criteri e parametri urbanistici per l'intervento; il relativo permesso di costruire è subordinata alla stipula di una convenzione che stabilirà tempi e criteri gestionali delle strutture e attrezzature da realizzare, per le quali l'attuatore privato fornirà adeguate garanzie gestionali.

L'edificazione all'interno di dette aree verrà nel rispetto dell'indice di utilizzazione fondiaria $U_f < 1,10 \text{mq/mq}$; nell'ambito della S.U. realizzabile, la superficie di vendita relativa all'uso ? non potrà risultare superiore a mq. 30.

La realizzazione di tale parcheggi possono considerarsi, per la quota necessaria, quale completamento della dotazione di parcheggi richiesta dal P.U.C..

9. Elementi per la moderazione del traffico

Gli elementi per la moderazione del traffico sono costituiti da quegli interventi sulla geometria o sulla pavimentazione della strada, che inducono gli utenti a moderare la velocità ed in generale ad adottare comportamenti di guida più consoni alle norme del Codice della Strada.

- **Bande trasversali ad effetto ottico e ad effetto acustico/vibrotorio**

Su tutte le strade, per tutta la larghezza della carreggiata, ovvero per una o più corsie nel senso di marcia interessato, si possono adottare sistemi di rallentamento della velocità costituiti da bande trasversali ad effetto ottico, acustico o vibrotorio, ottenibili con opportuni mezzi di segnalamento orizzontale o trattamento della superficie della pavimentazione. I sistemi di rallentamento ad effetto ottico sono realizzati mediante applicazione in serie di almeno 4 strisce bianche rifrangenti con larghezza crescente nel senso di marcia e distanziamento decrescente. La prima striscia deve avere una larghezza di 20 cm, le successive con incremento di almeno 10 cm di larghezza. I sistemi di rallentamento ad effetto acustico sono realizzati mediante irruvidimento della pavimentazione stradale ottenuta con la scarificazione o incisione superficiale della stessa o con l'applicazione di strati sottili di materiale in rilievo in aderenza, eventualmente integrato con dispositivi rifrangenti. Tali dispositivi possono anche determinare effetti vibratorii di limitata intensità.

- **Dossi artificiali**

I dossi artificiali sono costituiti da elementi in rilievo prefabbricati o da ondulazioni della pavimentazione a profilo convesso con superficie antisdrucchiolevole. Applicati trasversalmente alla carreggiata stradale, obbligano i veicoli a sormontarli a velocità ridotta. Possono essere posti in opera solo su strade locali e, in casi di particolare necessità, anche su strade interzonali. Ne è vietato l'impiego sulle strade che costituiscono itinerari preferenziali dei veicoli normalmente impiegati per servizi di soccorso o di pronto intervento. Per le specifiche tecniche si rimanda all'art. 179 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada.

- **Chicane o gimcana**

Tale accorgimento si applica nei casi in cui si ha un lungo rettilineo o si è in prossimità di luoghi particolarmente affollati (scuole, zone pedonali, ecc.). Si tratta della realizzazione di opportuni disassamenti delle corsie rispetto all'asse stradale, al fine di indurre un rallentamento di tutti i veicoli e quindi aumentare le condizioni di sicurezza della strada. Il disassamento si può ottenere anche grazie al parcheggio alternato. In genere tale elemento di moderazione si può applicare dalle strade di interquartiere fino alle strade locali.

- **Cul de sac**

La strada a fondo cieco (cul de sac) si utilizza principalmente nei quartieri residenziali e rappresenta un sistema efficace per impedire il traffico di attraversamento e contemporaneamente per favorire la mobilità dei pedoni, dei ciclisti ed il gioco dei bambini in strada. Il cul de sac va dimensionato opportunamente a seconda dei mezzi che vi possono transitare; deve infatti permettere che un mezzo possa effettuare in modo agevole un'inversione a U. Se vi devono transitare i mezzi per la raccolta dei rifiuti urbani, il diametro

esterno non deve essere inferiore a 22m. Per i mezzi privati normali sono sufficienti 18 m di diametro esterno.

- **Isole salvagente**

Anche l'isola salvagente può essere utilizzata come elemento per la moderazione del traffico, in quanto ha la duplice funzione di moderare la velocità, provocando un restringimento fisico e visivo del campo stradale, e di protezione dei pedoni. Le isole a raso sono realizzate mediante strisce di colore bianco, ovvero con chiodi a larga testa, od emisfere. Queste ultime devono avere un profilo schiacciato con diametro variabile da 30 a 50 cm e devono essere di colore bianco. Le isole permanenti possono essere realizzare mediante getto di calcestruzzo o pietra da taglio o altro materiale e con sistemazione interna a prato. I cigli possono essere del tipo a barriera o del tipo sormontabile.

- **Innalzamenti della carreggiata**

Il rialzo della carreggiata si ottiene modificando il profilo longitudinale della strada. L'innalzamento della pavimentazione stradale può essere realizzato in zone particolarmente problematiche come le intersezioni o in prossimità di passaggi pedonali.

- **Strette**

Su strade locali ed interzonali si possono realizzare opportuni restringimenti puntuali della carreggiata fino ad una larghezza minima di 2,75 m per le strade locali e 3,25 m per quelle interzonali. La lunghezza massima della stretta è di 10 m. Tali restringimenti devono essere regolati con senso unico alternato. L'applicazione delle strette sugli itinerari percorsi dal trasporto pubblico è da valutare con particolare attenzione. Questi restringimenti, che possono essere costituiti dall'estensione dei marciapiedi verso la carreggiata, permettono un uso promiscuo della via e favoriscono l'ampliamento degli spazi pedonali, la piantagione di alberi e l'organizzazione della sosta necessaria agli usi locali.

- **Rotonde**

Le rotonde possono essere utilizzate come elemento di moderazione del traffico per interrompere lunghi e pericolosi rettilinei, per rafforzare l'impatto visivo ed il ruolo delle intersezioni, per rallentare i veicoli in prossimità dell'intersezione.

- **Dissuasori di sosta**

I dissuasori di sosta sono dispositivi atti ad impedire la sosta di veicoli in aree o zone determinate. Essi possono essere utilizzati per costituire un impedimento materiale alla sosta abusiva. Tali dispositivi devono armonizzarsi con gli arredi stradali ed assolvere anche a funzioni accessorie quali la delimitazione di zone e percorsi pedonali, la protezione degli attraversamenti pedonali e delle fermate BUS, delle aree di parcheggio riservate, delle zone verdi, delle aiuole e spazi destinati ad altri usi.

10. DISCIPLINE DELLE ALTRE OCCUPAZIONI DELLA SEDE STRADALE

- **Impianti pubblicitari**

L'occupazione del suolo pubblico da parte di impianti pubblicitari di qualsiasi tipo deve essere concessa dall'Amministrazione comunale. Il rilascio della concessione è subordinato al rispetto delle norme del Codice della Strada e del suo Regolamento di esecuzione, del Regolamento Edilizio, del Regolamento per l'imposta comunale sulla pubblicità e per il diritto sulle pubbliche affissioni, del Regolamento per l'applicazione del canone per l'occupazione di spazi ed aree pubbliche (e futuri aggiornamenti), e delle Norme tecniche di attuazione dei vari piani attuativi che interessano centri storici.

- **Edicole e chioschi**

Ogni occupazione del suolo pubblico deve essere concessa dall'Amministrazione comunale. Il rilascio della concessione è subordinato al rispetto delle norme del Codice della Strada e del suo Regolamento di esecuzione, del Regolamento Edilizio, del Regolamento per l'imposta comunale sulla pubblicità e per il diritto sulle pubbliche affissioni, del Regolamento per l'applicazione del canone per l'occupazione di spazi ed aree pubbliche (e futuri aggiornamenti). Nei centri abitati, l'occupazione dei marciapiedi da parte di chioschi, edicole può essere consentita fino ad un massimo della metà della loro larghezza, purché in adiacenza dei fabbricati e sempre che rimanga libera una zona per la circolazione dei pedoni larga non meno di 2 m. In ogni caso non possono essere installati chioschi o edicole a meno di 15 m dall'area di intersezione. Nelle zone di rilevanza storico-ambientale, ovvero quando sussistano particolari caratteristiche geometriche della strada, i comuni, limitatamente alle occupazioni già esistenti, possono autorizzare l'occupazione dei marciapiedi a condizione che sia garantita una larghezza libera per la circolazione dei pedoni e delle persone con limitata o impedita capacità motoria di almeno 1,00 m. In ogni caso il percorso pedonale sopraccitato deve risultare libero da oggetti, anche di natura temporanea, facenti parte delle attrezzature del chiosco o dell'edicola.

- **Altre installazioni**

Ogni altra occupazione del suolo pubblico (panchine, cabine telefoniche, cestini portarifiuti, vasi, cassonetti per la raccolta dei rifiuti, cassette postali, parcometri, attrezzature Telecom, distributori automatici, ecc..) deve essere subordinata a concessione o autorizzazione dell'Amministrazione Comunale nel caso di richiesta da parte di privati e aziende comunali, o nullatosta su progetto per quanto riguarda installazioni da parte di enti pubblici. In ogni caso il rilascio dell'autorizzazione (o concessione) è subordinato al rispetto delle norme del Codice della Strada e del suo Regolamento di esecuzione, del Regolamento Edilizio, del Regolamento per l'imposta comunale sulla pubblicità e per il diritto sulle pubbliche affissioni, del Regolamento per l'applicazione del canone per l'occupazione di spazi ed aree pubbliche (e futuri aggiornamenti), e delle Norme tecniche di attuazione dei vari piani attuativi che interessano centri storici.

- **Distributori di carburante**

Per installazione dei distributori di carburante si rimanda al Codice della Strada e del Regolamento di Esecuzione e di Attuazione e al DL 11/02/1998 n°32 e successive modifiche e integrazioni.

- **Piantagioni e siepi**

I proprietari confinanti con strade o piazze hanno l'obbligo di mantenere le siepi in modo da non restringere o danneggiare la strada e di tagliare i rami delle piante che si protendono oltre il confine stradale e che nascondono la segnaletica o che ne compromettono comunque la leggibilità dalla distanza e dalla angolazione necessarie. Qualora per effetto di intemperie o per qualsiasi altra causa vengano a cadere sul piano stradale alberi piantati in terreni laterali o ramaglie di qualsiasi specie e dimensioni, il proprietario di essi è tenuto a rimuoverli nel più breve tempo possibile. Per disposizioni specifiche si veda il Regolamento Edilizio

- **Carico e scarico delle merci**

In qualunque situazione e su ogni tipo di strada il carico e lo scarico delle merci deve essere effettuato senza arrecare intralcio, disagio o pericolo alla circolazione stradale. Il mezzo di trasporto interessato al carico-scarico deve sostare negli spazi destinati alla sosta o in quelli specifici per il carico-scarico, ove esistenti e definiti con apposita ordinanza sindacale, senza occupare marciapiedi o piste ciclabili. Se la regolamentazione della strada non lo vieta espressamente è possibile lo scarico e il carico per brevissimo tempo (alcuni minuti) fermando il mezzo a lato strada, garantendo in ogni caso il normale deflusso veicolare e le opportune condizioni di sicurezza per la circolazione. La sosta e la fermata dei veicoli è vietata nelle aree destinate al mercato e ai veicoli per il carico e lo scarico di cose, nelle ore stabilite. Nel caso di richiesta di interventi urbanistici preventivi e di concessioni edilizie che riguardano la costruzione di nuovi edifici a destinazione commerciale e produttiva, il progetto dovrà comprendere anche apposite planimetrie in scala adeguata rappresentanti l'ubicazione, il dimensionamento delle piazzole e l'ubicazione dei percorsi veicolari relativi al carico e scarico delle merci.

- **Pulizia e manutenzione delle strade**

Per le operazioni di pulizia delle strade è ammesso il transito su piste ciclabili e marciapiedi delle macchine pulitrici per il tempo strettamente necessario a quest'attività. A tale scopo, gli elementi dissuasori messi a protezione all'inizio e fine della pista devono essere di tipo amovibile. Durante tutte le fasi di pulizia gli addetti al servizio devono mettere in atto tutti quei provvedimenti necessari, a norma del Codice della Strada e del Regolamento, al fine di tutelare la sicurezza della circolazione per tutti gli utenti della strada. Le attività di pulizia delle strade devono essere programmate nell'arco della giornata in modo da creare il minimo disagio agli utenti della strada, compatibilmente con le esigenze del servizio. Le aree e i fabbricati destinati alla manutenzione e all'esercizio della rete viaria devono essere ubicati in posizione tale, lungo il tracciato, da garantire la tempestiva e l'efficienza degli interventi di esercizio e di manutenzione.

- **Rifiuti urbani**

I cassonetti per la raccolta anche differenziata dei rifiuti solidi urbani di qualsiasi tipo e natura di cui all'articolo 25 comma 3 del Codice, devono essere collocati in genere fuori dalla carreggiata in modo, comunque, da non arrecare pericolo od intralcio alla circolazione veicolare, pedonale e ciclabile e sulle distanze di visibilità agli incroci. E' ammesso il posizionamento dei cassonetti in carreggiata nelle strade locali qualora vi sia ammessa anche la sosta. Ove il cassonetto occupasse il marciapiede parzialmente, il percorso pedonale deve comunque avere una larghezza minima di almeno 1,00 m. I cassonetti devono essere posizionati fuori dalla carreggiata nelle strade locali interzonali e in quelle di quartiere. La programmazione delle attività di raccolta rifiuti deve essere diretta a creare il minimo disagio agli utenti della strada, compatibilmente con le esigenze del servizio. Qualora in alcune strade, a causa della raccolta dei rifiuti urbani si dovessero registrare disagi alla circolazione, il Sindaco, la Polizia Municipale e l'Azienda esercente, può stabilire con propria ordinanza le eventuali limitazioni di orario per effettuare dette operazioni.

- **Aree di ristoro**

Ogni occupazione del suolo pubblico da parte di attrezzature connesse alle aree di ristoro (tavolini, sedie, palchi, ombrelloni, gazebo,) deve essere autorizzata dall'Amministrazione comunale. Il rilascio dell'autorizzazione è subordinato al rispetto delle norme del Codice della Strada e del suo Regolamento di esecuzione, del Regolamento Edilizio, del Regolamento per l'imposta comunale sulla pubblicità e per il diritto sulle pubbliche affissioni, del Regolamento per l'applicazione del canone per l'occupazione di spazi ed aree pubbliche (e futuri aggiornamenti). Nei centri abitati, l'occupazione di marciapiedi può essere consentita purché rimanga libera una zona per la circolazione dei pedoni larga non meno di 2 m.

- **Cantieri stradali**

Tranne per gli interventi di emergenza (fughe di gas, rotture tubazioni, ecc.), senza preventiva autorizzazione o concessione della competente autorità (ente proprietario della strada o chi per esso), è vietato eseguire opere o depositi e aprire cantieri stradali, anche temporanei, sulle strade e loro pertinenze nonché sulle relative fasce di rispetto e sulle aree di visibilità. Chiunque esegue lavori o deposita materiali sulle aree destinate alla circolazione o alla sosta di veicoli e di pedoni deve adottare gli accorgimenti necessari per la sicurezza e la fluidità della circolazione, compresa la necessaria segnaletica stradale, e mantenerli in perfetta efficienza sia di giorno che di notte. Nel caso di cantieri che interessino la sede di strade urbane di scorrimento, di interquartiere e di quartiere, i lavori devono possibilmente essere svolti in più turni, anche utilizzando l'intero arco della giornata, e in via prioritaria, nei periodi giornalieri di minimo impegno della strada da parte dei flussi veicolari. Al termine dei lavori di cantiere, dovrà essere completamente ripristinata la sede stradale (compresa la segnaletica orizzontale) ai fini della totale ripresa delle funzionalità della strada e comunque entro e non oltre 15 giorni dalla fine dei lavori. Gli accorgimenti necessari alla sicurezza e alla fluidità della circolazione nel tratto di strada che precede un cantiere o una zona di lavoro o di deposito dei materiali, consistono in un segnalamento adeguato alle velocità consentite. Il ripristino della sede

stradale dovrà essere eseguito secondo le prescrizioni fornite dai competenti Uffici Tecnici Comunali del Settore LL.PP. In particolare, si raccomanda:

- a) il rifacimento della segnaletica stradale danneggiata od eliminata nel corso dei lavori;
- b) il ripristino delle cordone e dei marciapiedi eventualmente interessati dai lavori con materiali uguali a quelli esistenti.

La ditta richiedente sarà comunque ritenuta responsabile per gli scavi ed i ripristini eseguiti per il periodo di un anno dalla data di fine lavori. La segnaletica di sicurezza dei lavori, dei depositi, degli scavi e dei cantieri stradali deve essere stabile e non costituire fonte di pericolo per gli utenti della strada e deve comprendere speciali accorgimenti a difesa della incolumità dei pedoni che transitano in prossimità dei cantieri stessi. La rimozione della segnaletica di cantiere deve avvenire a cura dell'esecutore a lavori ultimati. Se non esiste marciapiede, o questo è stato occupato dal cantiere, occorre delimitare e proteggere un corridoio di transito pedonale, lungo il lato o i lavori prospicienti il traffico veicolare, della larghezza di almeno 1 ml. In tutti i casi di lavori interessanti la sede stradale che comportino la soppressione totale di una o più corsie e che possono produrre congestionamenti o code, i soggetti che presentano domanda di autorizzazione dovranno allegare, per il Settore LL.PP., in concomitanza con la domanda di occupazione di suolo pubblico, uno schema con l'individuazione di percorsi alternativi o comunque l'indicazione di tutti quegli accorgimenti ritenuti idonei per ridurre la situazione di disagio agli utenti della strada. Il Settore LL.PP., in accordo con la Polizia Municipale, potrà disporre varianti e integrazioni a quelle proposte se non ritenute idonee o sufficienti. Tali percorsi alternativi e accorgimenti, dovranno essere adeguatamente segnalati a cura e spese dell'esecutore dei lavori. In caso di riduzione temporanea della sede viaria è necessaria la presenza di personale o attrezzature idonee per la regolazione del flusso di traffico secondo le esigenze della circolazione.

- **Specifiche per i cantieri edili**

L'occupazione di suolo pubblico in sede stradale può essere dovuta anche alla necessità di eseguire lavori edili (ristrutturazioni, installazione di gru, ecc.) sia da parte di privati che di enti pubblici (cantieri edili). La segnaletica di sicurezza dei cantieri edili deve essere stabile, non costituire fonte di pericolo per gli utenti della strada e comprendere speciali accorgimenti a difesa della incolumità dei pedoni che transitano in prossimità dei cantieri stessi. La rimozione della segnaletica di cantiere deve avvenire a cura dell'esecutore a lavori ultimati. Se non esiste marciapiede, o questo è stato occupato dal cantiere, occorre delimitare e proteggere un corridoio di transito pedonale, lungo il lato o i lavori prospicienti il traffico veicolare, della larghezza di almeno 1 ml. In tutti i casi di lavori interessanti la sede stradale che comportino la soppressione totale di una o più corsie o di posti di sosta e che possono produrre congestionamenti o code, i soggetti che presentano domanda di concessione dovranno allegare, in concomitanza con la domanda di occupazione di suolo pubblico, uno schema con l'individuazione di percorsi alternativi o comunque l'indicazione di tutti quegli accorgimenti ritenuti idonei per ridurre la situazione di disagio agli utenti della strada. Ai fini delle concessioni,

andranno acquisiti i pareri della Polizia Municipale che potranno comportare modifiche agli schemi suddetti; verranno successivamente predisposte le eventuali ordinanze di modifica della viabilità.

- **Sanzioni**

Chiunque viola le disposizioni del presente regolamento, ovvero le prescrizioni contenuti nelle autorizzazioni, è soggetto alle sanzioni previste per i relativi reati dal Codice della Strada e di altre disposizioni di legge.