

## DOCUMENTO DI PROGETTO

Novembre 2017

## **Indice**

### **1. Obiettivi e strategie**

1.1 Obiettivi	3
1.2 Strategie	5

### **2. Scenario di piano** **7**

2.1 Rete stradale	
3.1.1 interventi di adeguamento e messa in sicurezza	9
3.1.2 Classificazione funzionale	12
2.2 Trasporto pubblico e intermodalità	18
2.3 Moderazione del traffico e promozione della mobilità ciclo-pedonale	20
2.4 Sosta	25
2.4.1 interventi di adeguamento e messa in sicurezza	25

### **3. Modalità di approvazione e attuazione del piano** **31**

3.1 Approvazione	31
3.2 Attuazione	32

#### **Allegati:**

Strategia Generale

Piano sosta – Casalgrande Centro

Regolamento viario

Proposte di controdeduzioni ai pareri e osservazioni

#### **Indice delle Tavole:**

- 1** Classificazione funzionale della rete stradale comunale
- 2** Interventi previsti sulla viabilità
- 3** Interventi sulla mobilità ciclopedonale
- 4** Interventi di moderazione del traffico e regolamentazione della circolazione
- 5** Schema di revisione della rete TPL

## Sommario

Il **Documento di Piano** è articolato in 3 capitoli.

il **capitolo 1** fornisce un quadro generale degli **obiettivi** alla base del PGTU e delle **strategie** con le quali vengono declinati.

Il **capitolo 2** descrive lo **scenario di Piano**, che ricomprende al suo interno anche gli interventi, già previsti dall'Amministrazione Comunale o da altri soggetti, in attuazione degli strumenti di pianificazione e programmazione generale o di settore.

Le misure proposte dal PGTU, attuabili nel medio-breve periodo, sono articolate in funzione dei seguenti **ambiti di azione**:

- rete stradale e viabilità;
- trasporto pubblico e intermodalità;
- moderazione del traffico e promozione delle mobilità ciclo-pedonale;
- Sosta e parcheggi;

Il **capitolo 3** affronta gli aspetti relativi all'approvazione, e all'attuazione del Piano.

Allegato al presente Documento è il **regolamento viario** il quale è lo strumento che rende operativa la classificazione funzionale, definisce gli standard di riferimento ai quali devono tendere gli interventi di modificazione della rete stradale, la disciplina delle componenti di traffico ammesse ed il loro comportamento, e la tipologia delle misure che possono essere adottate.

# 1 OBIETTIVI E STRATEGIE

## 1.1 Obiettivi

Gli obiettivi del **Piano Generale del Traffico Urbano**, strumento previsto dal Codice della Strada (Decreto Legislativo n. 285/1992 e successive modificazioni e integrazioni) come piano strategico di breve periodo, consistono in generale nel:

- **migliorare le condizioni della circolazione e della sicurezza stradale**, con particolare attenzione alla salvaguardia delle utenze più deboli (pedoni, ciclisti, popolazione a mobilità ridotta);
- migliorare o riqualificare le caratteristiche ambientali attraverso la **riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico ed il recupero dell'ambiente e degli spazi urbani**, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti;
- **contenere i costi del trasporto, il consumo energetico** e, più in generale, il dispendio di risorse nell'ottica di una **mobilità sostenibile**.

Tali obiettivi sono coerenti con quelli di ordine più strategico promossi sia dal Piano Strutturale Comunale che dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e condivisi dall'Amministrazione di Casalgrande (documento preliminare del PSC e del PGTU di Casalgrande, 2012).

La ricerca della sostenibilità per il settore si traduce in misure e strumenti in grado di promuovere:

- **l'integrazione tra le politiche** per la mobilità e quelle ambientali e territoriali (trasporti-territorio- ambiente) e gli strumenti di pianificazione-programmazione a scala locale (PSC-POC, PVC, ZAC,PEC) e territoriale (PTCP);
- **azioni a favore degli spostamenti sui modi di trasporto a minor impatto ambientale** (ciclabili, pedonali, trasporto collettivo);
- **azioni che scoraggiano gli spostamenti in auto**, incoraggiandone un uso più efficiente ad esempio attraverso l'aumento del coefficiente di occupazione dell'auto (*car sharing, car pooling*);
- **la riqualificazione e la messa in sicurezza delle infrastrutture di**

**trasporto**, promuovendo l'impiego di tecnologie in grado di ottimizzarne l'utilizzo;

- azioni volte a **ridurre i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico** nel rispetto degli accordi internazionali, delle normative comunitarie e nazionali e per la **riduzione dei consumi energetici** in particolare di origine fossile;
- la **messa in sicurezza degli spostamenti veicolari** (riduzione di incidentalità e mortalità) e degli utenti deboli della strada (spostamenti ciclo-pedonali);

Il PGTU si configura come un piano "quadro", le cui indicazioni, coerentemente con la normativa, (Ministero dei Lavori pubblici. Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei piani urbani del traffico, 24/6/1995, in attuazione dell'art. 36 del Decreto Legislativo n. 285 del 30/4/1992 - Nuovo Codice della Strada) dovranno poi essere approfondite ed attuate attraverso i livelli di progettazione più di dettaglio:

- i **Piani Particolareggiati del Traffico**, progetti di massima per l'attuazione del piano generale, relativi ad ambiti territoriali più ristretti di quello dell'intero centro abitato;
- i **Piani Esecutivi del Traffico**, progetti esecutivi dei piani particolareggiati.

## 1.2 Strategie

Nel complesso gli obiettivi del Piano sono perseguiti attraverso un insieme di politiche coerenti e sinergiche volte a disincentivare progressivamente il ruolo dell'automobile nelle aree più centrali, promuovendo in tutte le frazioni i modi di trasporto e le modalità di spostamento più compatibili, senza penalizzare l'accessibilità.

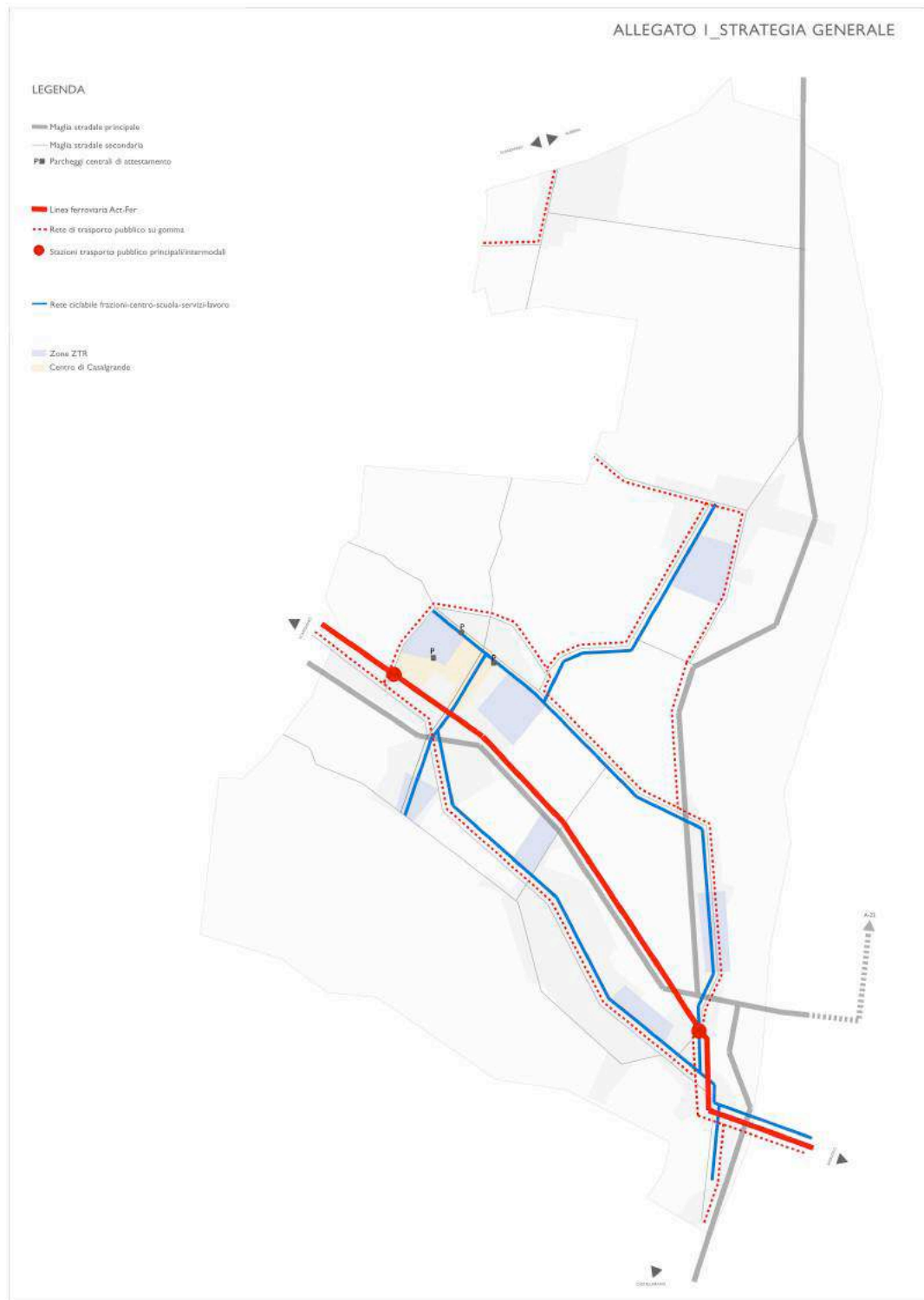
Il nuovo concetto di mobilità per Casalgrande è così articolato:

- Il traffico motorizzato viene incanalato lungo gli assi viari principali (Nuova Pedemontana e SP51) mentre all'interno delle frazioni, attraverso la moderazione del traffico e lo sviluppo delle ZTR e delle strade a 30km/h, si privilegiano i modi dolci, ciclo-pedonali. Le strade a 30km/h e le ZTR contribuiscono a determinare un diverso rapporto tra mezzi privati e contesto urbano e introducono limitazioni al generalizzato utilizzo delle

auto.

- La previsione per il trasporto pubblico è quella di un efficientamento che valorizzi :
  - da un lato la linea ferroviaria attraverso due sole stazioni principali serventi le aree più densamente abitate (Casalgrande, Villaunga-Veggia-S.antonino) connesse a servizi di intermodalità (biciclette, autobus, automobili)
  - dall'altro le linee autobus a servizio dell'utenza delle frazioni lontane dalla direttrice FER-ACT (Salvaterra, S.Donnino, Dinazzano) e per quella di abitazioni sparse;
- Per il comune capoluogo, centralità più rilevante sotto il profilo del traffico, si prevede: nell'**area centrale** del centro del Capoluogo viene attuato un nuovo governo delle sosta attraverso la Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica (ZPRU), che si estende lungo Via Botte, Via Canale e Via Moro, nelle aree del centro storico e nelle immediate vicinanze, per le quali è definita una specifica normativa relativa alla sosta temporizzata che favorisce la sosta operativa di breve-media durata. Per gli spostamenti di tipo pendolare, o comunque destinati all'area centrale per un periodo di tempo prolungato, si offre invece la possibilità di lasciare l'auto nei parcheggi di attestamento, disposti lungo le principali strade di penetrazione, Via Botte e Via Marx, Via S. Rizza e Via Canale, ad una distanza massima di 300 metri dal centro;
- ultimo tema strategico è quello della rete ciclabile, che mira a:
  - collegare ciclopedonalmente tutte le ZTR e più in generale frazioni tra di loro
  - collegare la residenza con le polarità urbane, ovvero il centro di Casalgrande, i servizi, le stazioni del trasporto pubblico, le scuole.
  - Costruire, in gran parte attraverso l'uso promiscuo di strade in territorio agricolo extraurbano, 3 itinerari cicloturistici legati all'ambiente.

Le sopracitate strategie sono rappresentate nella seguente figura:  
Fig. 1.1 Strategia generale (riduzione dell' allegato 1)



## 2 SCENARIO DI PIANO

Lo scenario di Piano è definito da misure tra loro coerenti, finalizzate al raggiungimento degli obiettivi specificati e all'attuazione delle scelte strategiche identificate.

L'**orizzonte temporale** di attuazione del Piano, coerentemente con la natura di breve-medio periodo dello strumento di pianificazione, è di .... anni (20...-20...)(definire con PA).

Una sintesi degli interventi che compongono lo scenario di Piano è riportata nella tabella seguente. Si sottolinea il fatto che gli interventi dello scenario di Piano ricomprendono al loro interno interventi, già previsti dall'Amministrazione Comunale o da altri soggetti, in attuazione degli strumenti di pianificazione e programmazione generale o di settore.

Le misure proposte e il dettaglio dei relativi interventi sono articolati in funzione dei seguenti **ambiti di azione**:

- rete stradale;
- trasporto pubblico e intermodalità;
- moderazione del traffico e promozione delle mobilità ciclo-pedonale;
- sosta e parcheggi;

Tali ambiti di azione riguardano l'area urbana (perimetro di centro urbano) nel suo complesso con particolare attenzione al centro di Casalgrande.



**Tab. 2. 1 Sintesi dello scenario di Piano: ambiti di azione e interventi proposti**

<b>Ambito</b>	<b>Interventi prioritari</b>
Rete stradale	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gerarchizzazione della rete stradale (classificazione funzionale)</li> <li>- Riqualificazione e adeguamento della rete stradale (nuove roatorie a nuovi collegamenti viari)</li> <li>- Messa in sicurezza di tratti stradali con particolari concentrazioni di incidenti (rallentatori, modifica di accessi, eccetera)</li> </ul>
Trasporto pubblico ed intermodalità	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ipotesi di revisione della rete di trasporto pubblico su gomma</li> <li>- Riconfigurazione infrastrutturale e funzionale delle stazioni ferroviarie</li> <li>- Nuovi Parcheggi biciclette per le stazioni e fermate TPL principali (intermodalità bici – gomma) e nelle aree pubbliche principali dei centri di frazione.</li> </ul>
Moderazione del traffico e promozione della mobilità ciclopedonale	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali</li> <li>- Completamento della rete urbana ciclabile (anello frazioni)</li> <li>- Messa a norma e qualificazione dei percorsi ciclabili esistenti</li> <li>- Segnalazione/realizzazione degli itinerari ciclabili ambientali</li> <li>- Istituzione delle Zone ZTR: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Casalgrande (3 zone)</li> <li>▪ Salvaterra (1 zona)</li> <li>▪ Villalunga (1 zona)</li> <li>▪ Dinazzano (1 zona)</li> <li>▪ S.Antonino(1 zona)</li> </ul> </li> </ul>
Sosta e parcheggi	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Piano sosta a Casalgrande : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Istituzione della ZPRU</li> <li>- Nuovi parcheggi a raso per la sosta libera sul bordo della ZPRU</li> <li>- sosta temporizzata su tutte le strade della ZPRU</li> <li>- Miglioramento delle condizioni e delle indicazioni dei parcheggi di Via Marx, Via s.Rizza,Via Canale(parcheggi di attestamento)</li> <li>- Nuovi parcheggi a raso per la sosta temporizzata all'interno della ZPRU</li> </ul> </li> </ul>

## **2.1 Rete stradale**

### **2.1.1 Interventi di adeguamento e messa in sicurezza**

Nel breve periodo l'assetto della rete viaria andrà a modificarsi in funzione degli interventi di carattere infrastrutturale in corso di realizzazione da parte dell'Amministrazione comunale (sottopassi di Via S. Rizza e Via Aldo Moro, collegamento Via I Maggio - SP51, apertura della Nuova Pedemontana), altri importanti cambiamenti saranno portati dalla realizzazione della bretella autostradale Sassuolo Modena (Autostrada del Brennero) e non da ultimo le previsioni infrastrutturali del PSC (collegamenti con la Nuova Pedemontana).

Gli interventi relativi ai sottopassi di via S. Rizza e via Moro, il collegamento tra Via I Maggio e la SP51 a Salvaterra e gli adeguamenti dei relativi nodi stradali sono funzionali a rendere più fluida la circolazione e a indirizzare il traffico di attraversamento verso gli assi provinciali est-ovest (nuova Pedemontana) e nord-sud (SP 51) con evidenti benefici nella distribuzione dei flussi di traffico interni alle frazioni, in special modo nei tratti urbani della ex SP 467r.

Gli altri interventi (propri del PGTU) riguardano essenzialmente la realizzazione di roatorie, introduzione di corsia centrale dinamica e adeguamenti delle intersezioni stradali e delle immissioni, funzionali alla gerarchizzazione sopra citata, ovvero la realizzazione di "porte urbane" che garantiscano il progressivo aumento delle condizioni di sicurezza (diminuzione delle velocità) in ambito urbano e centrale, in special modo sulla ex statale 467r.

La tabella e la figura successive riportano gli interventi previsti relativi alla viabilità.

**Tab. 2.2 Interventi previsti sulla viabilità**

Tipologia	Denominazione/Localizzazione	Rif.
<i>Adeguate</i>		
Nodi esistenti da riqualificare	Via Franceschini	1
	Incrocio Via Case Secchia – Strada Provinciale 51	2
	Via San Lorenzo (svincolo sud di Salvaterra)	3-4
	Via San Lorenzo intersezione con via dell'Industria	5
	Via Volta intersezione con via di Mezzo	6
	Via Statale intersezione con via Cimitero	7
	Via Statale intersezione con via Mulino Veggia	8
	Via Statutaria intersezione con via Selciata	9
	Via Statutaria intersezione con via Cesare Pavese	10
	Via Statale intersezione con via Don Borghi	11
	Via Statale intersezione con via Scuole Vecchie	12
	Via Statutaria intersezione con via Castello Casalgrande	13
	Via Statutaria incrocio con via Fiorentina	14
	Via Statale intersezione con via Cà del Miele	15
	Via Botte intersezione con via Prampolini	16
Porte urbane	Via Franceschini	A
	Via Franceschini –presso corte Spalletti	B
	Via Case Secchia	C
	Via XXV Aprile (svincolo)	D
	Via Reverberi (vicinanze via San Salvatore)	E
	Via Reverberi incrocio via I Maggio	F
	Via Reverberi incrocio via XXV Aprile	G
	Via I Maggio (vicinanze via Caravaggio)	H
	Via San Lorenzo (vicinanze via Giorgione)	I
	Via Botte incrocio con via Brondolini	L
	Via Botte incrocio con via Marx	M
	Via Santa Rizza intersezione con via Europa	N
	Via Santa Rizza incrocio con via Statale	O
	Via Canale vicinanze via Gramsci	P
	Via Canale incrocio con via I Maggio	Q
	Via Statale intersezione con via XX Settembre	R
	Via Statale incrocio con via Ripa	S
	Via Ripa (presso Dinazzano)	T
	Via Statale intersezione con via Don Borghi	U
	Via Canale intersezione con Via Smonto Brugnola	V
	Via Canale – Via Volta (vicinanze via Ariosto)	Z
	Via Statale incrocio con via Canale	K
	Via Statale intersezione via Radici	Y
	Via Radici (direzione Castellarano)	X
Tratti stradali da mettere in sicurezza (corsia centrale dinamica immissioni, svolte, intersezioni, passi carrai, ecc.)	Via Statale	O-R
	Via Statale – Via Radici	K –Y - X
	Via Moro - Piazza Costituzione - Via Marx	Centro Casalgrande

## 2.1.2 Classificazione funzionale

**Il riconoscimento di una gerarchia nella maglia viaria è alla base della riorganizzazione del sistema della circolazione stradale.**

A premessa dell'operazione di classificazione stradale di seguito descritta è indispensabile precisare come quest'ultima non possa mai essere applicata in modo univoco; al contrario essa, riconoscendo l'ineliminabile commistione di funzioni propria delle strade urbane, deve semplicemente definire una gerarchia articolata di obiettivi di funzionamento della rete viaria.

Attribuire un livello gerarchico ai diversi assi stradali è il prerequisito per riportare la congruenza tra le caratteristiche di arredo delle strade e il loro ruolo funzionale.

Nella **classificazione funzionale della rete stradale** pertanto sono stati identificati gli assi principali sui quali indirizzare i flussi di traffico di attraversamento, di collegamento tra le frazioni di Casalgrande e con i Comuni circostanti. All'estremo opposto della scala gerarchica si trovano viceversa le strade e le piazze in cui la funzione circolatoria è limitata al traffico locale e all'accesso alle funzioni insediate, mentre viene privilegiata la mobilità lenta (ciclo-pedonale) e/o la sosta breve.

Mentre nei confronti delle strade principali il PGТУ indirizza gli interventi di fluidificazione e miglioramento del livello di servizio del traffico veicolare (risoluzione di nodi critici, revisione dello schema della circolazione), nel secondo caso (**ZPRU,ZTL,ZTR**) è possibile prevedere tutte quelle azioni (moderazione della velocità, aumento degli spazi ciclo-pedonali, miglioramento dell'arredo urbano e del sistema del verde) volte a riqualificare ambientalmente e proteggere dal traffico di attraversamento le Frazioni.

La classificazione funzionale della rete stradale nell'ambito della pianificazione di settore è normata dal Decreto Legislativo n. 285 del 30 aprile 1992 e sue modificazioni e integrazioni (Nuovo Codice della Strada) e dalle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico (1995). Le categorie identificate dalla normativa sono riportate nella tabella seguente.

**Tab. 2.3 Classificazione funzionale delle strade da normativa**

<b>Tipo</b>	<b>Categoria</b>	<b>Caratteristiche</b>
A	Autostrade	Strade extraurbane o urbane a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia. Sono ammesse solo le componenti di traffico relative ai movimenti veicolari, essendo esclusi pertanto pedoni, velocipedi, ciclomotori, fermata e sosta.  Hanno la funzione di rendere avulso il centro abitato dai problemi del suo traffico di attraversamento.
B	Extraurbane principali	Strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore; per eventuali altre categorie di utenti devono essere previsti opportuni spazi.
C	Extraurbane secondarie	Strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.
D	Urbane di scorrimento	Hanno il compito di soddisfare le relazioni con origine e destinazione esterne al centro abitato, i movimenti di scambio fra il territorio extraurbano e quello urbano, nonché di garantire, con un elevato livello di servizio, anche gli spostamenti a più lunga distanza interni al centro abitato.  Le caratteristiche tecniche minime prevedono carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, marciapiedi, intersezioni a raso semaforizzate. Su tali strade sono ammesse tutte le componenti di traffico; è invece sempre esclusa la sosta veicolare, se non in aree esterne alla carreggiata e con idonee corsie di manovra.
D/E	Urbane interquartiere	Intermedie tra le strade urbane di scorrimento e le strade urbane di quartiere.
E	Urbane di quartiere	Hanno funzione di collegamento tra settori e quartieri limitrofi o tra zone estreme di un medesimo quartiere. Queste strade sono ad unica carreggiata, con almeno due corsie e dotata di marciapiedi; sono ammesse tutte le componenti di traffico; la sosta veicolare può avvenire esternamente alla carreggiata purché servita da apposite corsie di manovra.
E/F	Urbane locali interzonali	Intermedie tra le strade urbane di quartiere e le strade locali.
F	Locali	Comprendono tutte le altre strade e sono a servizio preminente degli spostamenti pedonali e delle fasi iniziali e finali degli spostamenti veicolari generati e/o attratti dagli insediamenti ubicati lungo esse.

Fonte: Decreto Legislativo n. 285 del 30 aprile 1985 e sue modificazioni e integrazioni (Nuovo Codice della Strada). Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico, 1995.

La classificazione gerarchica effettuata si riferisce alla funzione urbanistica e di trasporto assolta dalle strade all'interno del territorio di Casalgrande, tenuto conto delle caratteristiche geometriche di sezione e della delimitazione del centro abitato

(che segna il passaggio tra le strade urbane e le quelle extraurbane).

Secondo quanto stabilito dal vigente Codice della Strada ed in armonia con le direttive emanate dal Ministero LL.PP. per la redazione dei Piani Urbani del Traffico pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale del 24/6/95, le strade urbane di Casalgrande vengono più precisamente classificate nei seguenti tipi(vedi anche il regolamento viario del PGTU):

- **E** strada di quartiere
- **F1** strada locale interzonale primaria
- **F2** strada locale interzonale secondaria
- **F** strada locale
- **F bis** itinerari ciclopedonali

Le strade interzonali (cat. F1, F2) sono da ritenersi comunque incluse nel tipo F (strade locali), in relazione alla loro classificazione.

Le strade collocate all'interno di zone agricole, parchi e aree verdi in genere rientrano nella classificazione funzionale Fbis.

**Tab. 2. 4    Classificazione funzionale della rete stradale di Casalgrande**

<b>Tipo</b>	<b>Categoria</b>	<b>Strade</b>
A	Autostrade	.....
B	Extraurbane principali	.....
C	Secondarie extraurbane	Via Provinciale Via Ripa Via Turati Via Volta Via S. Lorenzo Via XXV Aprile Strada Provinciale 51
D	Urbane di scorrimento	-----
E	Urbane di quartiere	Via Statale Via Fiorentina Via Brondolini Via Santa Rizza Via Melato Via Turati Via Canale

<b>Tipo</b>	<b>Categoria</b>	<b>Strade</b>
F1	Locali interzonali primarie urbane	Via Botte Via Canale Via Cataletto Via Moro Via Canale Via I Maggio Via Statale Via Riverberi Via XXV Aprile Via San Lorenzo
F2	Locali interzonali secondarie urbane	Via Carlo Marx Via Santa Rizza Via Brondolini Via Don Primo Mazzolari Via Giuseppe Garibaldi Via I Maggio Via Liberazione Via Statutaria Via Ripa Via Don Borghi Via Radici Via Canale Via Canalazzo
F	Locali urbane	Tutte le rimanenti urbane
F	Locali extraurbane	Via Cataletto Via Botte Via Fiorentina Via Statutaria Via Statale Via Canale Via Ripa Via I Maggio Via San Lorenzo Via Riverberi Via Canalazzo Via Case Secchia Via Franceschini Via Turati
Fbis	Extraurbane	Tutte le rimanenti extraurbane



## 2.2 Trasporto pubblico e intermodalità

Una delle linee strategiche che strutturano lo scenario di Piano è quella di affrontare in modo deciso il tema del trasporto pubblico, tramite l'attuazione di un insieme coerente di misure in grado di contribuire a migliorarne la competitività.

Il PGTU, nell'orizzonte temporale e nel campo d'azione propri dello strumento di pianificazione, individua nell'aumento delle *performance* del sistema una risposta convincente al problema. È infatti evidente che l'aumento della velocità commerciale media della rete da un lato permette, a parità di frequenze, un risparmio delle risorse impegnate, dall'altro incentiva l'utilizzo del trasporto pubblico, con benefici che si riflettono positivamente sul traffico e sulla vivibilità dell'intero territorio comunale.

A questo proposito il Piano ipotizza i seguenti interventi:

- Trasporto pubblico su gomma:
  - Diminuzione/razionalizzazione del numero di fermate del TPL sulle attuali linee esistenti
  - Individuazione e allestimento di fermate principali in corrispondenza dei centri di Casalgrande, Salvaterra e S. Antonino/Veglia, considerati i nodi principali.
  - ricerca della compatibilità tra il “disegno” delle linee di trasporto pubblico e l'assetto della viabilità;
- Linea ferroviaria Reggio - Sassuolo:
  - aggiunta della fermata di Casalgrande su Via Santa Rizza
  - Riqualificazione e potenziamento della stazione di S. Antonino
- un aumento dell'utilizzo dei parcheggi scambiatori (per biciclette e automobili) tramite l'incremento della gradevolezza delle aree, dei servizi offerti e della competitività del trasporto pubblico nelle stazioni principali e negli spazi pubblici centrali.

## 2.3 Moderazione del traffico e promozione della mobilità ciclo – pedonale

La promozione dei modi di trasporto dolci (ciclo-pedonali), alternativi all'auto, nel campo di intervento del PGTU passa attraverso:

- **il completamento e la ricucitura degli itinerari ciclabili portanti** (coerenti con i “Ring” per la mobilità ciclopedonale del PSC e con i collegamenti principali della rete provinciale). La priorità realizzativa di breve-medio periodo sarà data al collegamento di via Statale(ex467r) tra le frazioni di Casalgrande , Dinazzano, S. Antonino, Veggia, e al collegamento su Via Canale tra Casalgrande e Villalunga)
- **La realizzazione e la segnalazione di nuovi itinerari ciclabili per la fruizione dell'ambiente** (coerenti con i “Ring” per la mobilità ciclopedonale del PSC e con i collegamenti principali della rete provinciale) : gli itinerari del Secchia, della Tenuta e dei Castelli.
- la messa in sicurezza dei percorsi e degli attraversamenti pedonali esistenti, secondo i criteri di intervento del Regolamento Viario ;
- la progressiva messa a norma e qualificazione dei percorsi ciclabili esistenti, soprattutto in corrispondenza degli attraversamenti con le altre reti, secondo i migliori standard geometrico - funzionali e di segnaletica, con particolare riferimento alle piste ciclabili o ciclopedonali di più antica realizzazione;
- la promozione della ciclabilità e il potenziamento dei servizi ad essa

dedicati: la realizzazione di 4 postazioni per parcheggio biciclette in corrispondenza degli spazi pubblici principali di Casalgrande, Salvaterra S. Antonino, Veggia e nelle aree cortilive dei futuri interventi residenziali (cfr. Regolamento Viario);

**Tab. 2.5 Interventi previsti sulla rete ciclabile**

<b>Tipologia</b>	<b>Denominazione/Localizzazione</b>	<b>Rif.</b>
<i>Piste</i>		
Rete Urbana	Pista via Statale (tratto via Moro - via Pio la Torre)	1
	Pista via Statale (tratto Bellavista - via Statutaria)	2
	Pista collegamento Sant' Antonino - Villalunga	3
	Pista collegamento Villalunga - Casalgrande (stralcio 1)	4
	Pista collegamento Villalunga - Casalgrande (stralcio 2)	5
	Pista via Botte	6
	Pista collegamento Casalgrande Centro - Casalgrande Alto	7
	Pista via Gramsci	7bis
	Pista via I Maggio – via Ligabue	8
	Pista via S. Lorenzo – via Togliatti	8bis
	Pista via Reverberi	9
	Pista via Statale direzione Sassuolo	10
	Pista via Radici	11
	Pista via Ripa	12
Itinerario del Secchia	Pista del Secchia e relativi collegamenti	13
Itinerario della Tenuta	Pista Salvaterra - S. Donnino	14
	Collegamento S. Donnino Pista del Tresinaro	15
Itinerario dei Castelli	Pista via Statutaria	16
	Collegamento via Fiorentina	17
	Pista via Castello Casalgrande – via Colatore – via Fucini	18
	via Castello Sant'Antonino – via Selciata	

- Laddove (nei centri delle frazioni o nelle zone residenziali) risulti impossibile la realizzazione di piste ciclabili di adeguate sezioni, oppure inopportuno forzarne l'inserimento con sottodimensionamenti, è preferibile incentivare i percorsi a scarso traffico veicolare, la realizzazione di interventi di moderazione del traffico, la messa in sicurezza degli attraversamenti non sicuri e l'individuazione di ambiti urbani a vocazione ciclopeditonale diffusa.
- l'estensione degli interventi di protezione delle aree sensibili centrali attraverso l'introduzione delle ZTR e delle ZPRU.

La ZPRU è solo quella di Casalgrande centro.

L'istituzione delle ZTR riguarda le zone residenziali più importanti di ogni frazione:

Casalgrande

zona Via Europa

zona Via I maggio

Casalgrande alto

zona Via Liberazione

Salvaterra

zona Via Mantegna, Via Botticelli

Dinazzano

zona Via Ripa (centro frazione)

S.Antonino

Zona Via Di Vittorio

Villalunga

Zona Via canale(centro frazione)

Nella figura 2.4 vengono mostrati gli ambiti interessati da interventi di moderazione del traffico

## **2.4 Sosta**

### **2.4.1 Offerta di sosta e regolamentazione**

La regolamentazione e il controllo della sosta costituiscono una delle leve principali e più efficaci per influire sulle modalità di fruizione degli spazi e delle attività urbane.

Le indagini effettuate durante la fase di Quadro Conoscitivo hanno fatto emergere come, a fronte di una buona distribuzione e quantità di dotazioni di parcheggi diffusa sul territorio(cfr. QC), la vera necessità fosse quella di studiare una riorganizzazione complessiva dell'offerta e della regolamentazione della sosta per il centro capoluogo (ZPRU) a fronte di un utilizzo disorganizzato delle dotazioni esistenti.

Infatti, le indagini sulla sosta hanno dato i seguenti risultati:



Fig. 2.6 Mappa della distribuzione dell' occupazione dei parcheggi pubblici del centro di Casalgrande

La mappa evidenzia che:

- la dotazione dei parcheggi è buona e ben distribuita;
- la zona 1 che contiene le aree centrali della frazione è comprensibilmente la più utilizzata senza fenomeni evidenti di carenza di posti auto;
- non sono presenti altri fenomeni diffusi di carenza di posti auto, anzi si registra un forte sottoutilizzo delle dotazioni presenti nella altre zone adiacenti alla zona 1.

In particolare il rilievo dei parcheggi della zona centrale è qui rappresentato dalla seguente mappa e dalla seguente tabella di analisi della tipologia di sosta:

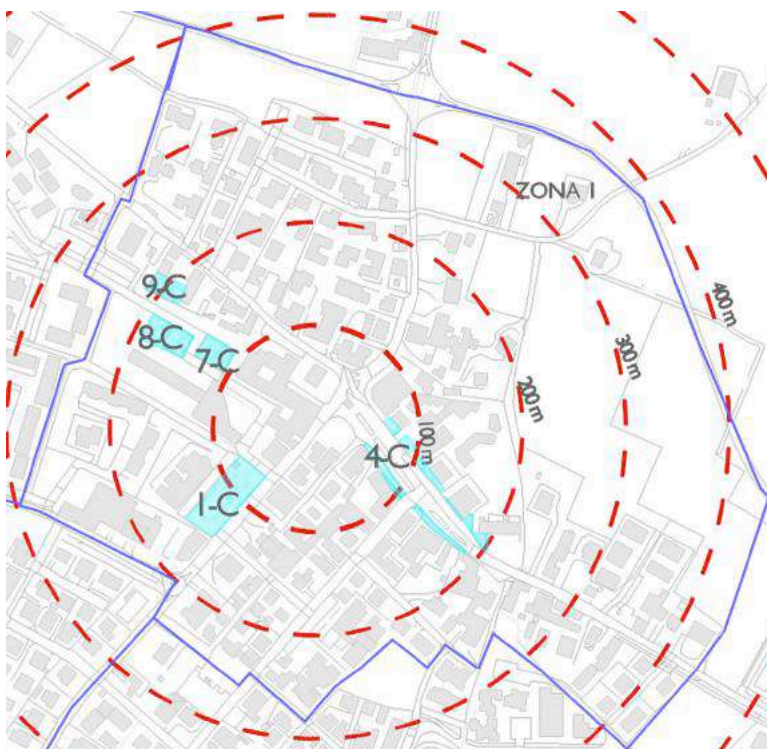
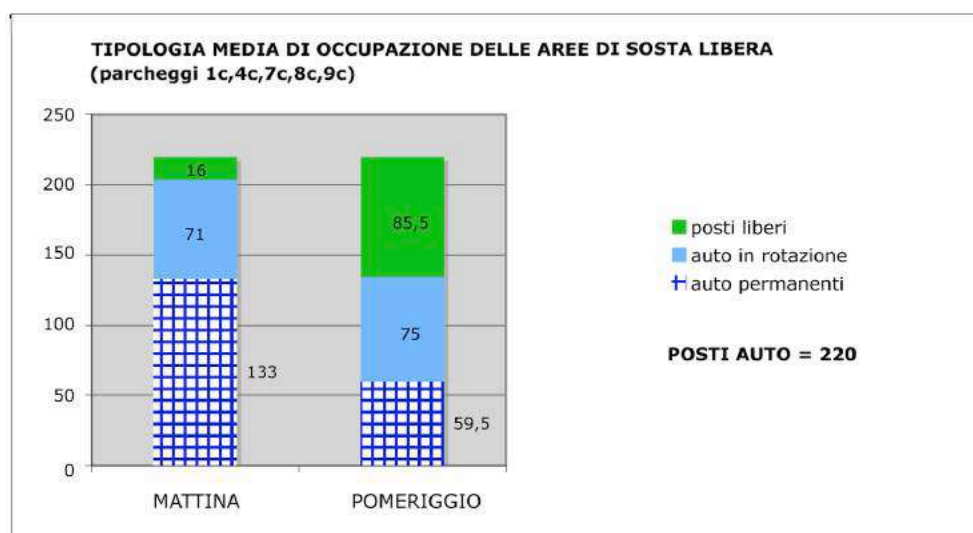


Fig. 2.7 Mappa dei parcheggi pubblici più centrali e utilizzati di Casalgrande



Dalla tabella si può quindi vedere che:

- nella fascia oraria mattutina l'utilizzo delle aree di sosta più strategiche è molto elevato e raggiunge il 93%. I veicoli in sosta sono per 2/3 permanenti e per 1/3 in rotazione;
- nella fascia pomeridiana l'occupazione diminuisce fino al 61% e la sosta lunga (27%) e la sosta breve (34%) sono proporzionate.

Questo significa che è necessario un piano in grado di indirizzare i diversi utenti in funzione della rispettiva tipologia e durata di sosta (es. pendolare di lunga durata, operativa di breve-media durata, residenziale), ciascuno verso le aree di sosta più appropriate, con l'obiettivo di aumentare la rotazione dei veicoli in sosta a favore degli esercizi pubblici e commerciali, e nel contempo favorire i modi di trasporto alternativi più sostenibili.

Le misure attuabili riguardano sia le politiche di offerta di parcheggio che la regolamentazione della sosta. Esse sono attuate in sinergia con le azioni del piano di valorizzazione commerciale per il quale la sosta è uno dei temi fondamentali (cfr. PVC scheda d'intervento per il centro storico)

Nel breve-medio periodo è prevista la realizzazione o l'ampliamento di alcuni parcheggi a raso, secondo la seguente articolazione:

- parcheggi nell'area centrale, raggio di circa 150 m (ZPRU): riconfigurazione (delocalizzazione, ampliamento, nuova realizzazione) dei parcheggi pubblici e loro temporizzazione differenziata (30'-60'), ovvero con sosta più breve in prossimità di esercizi pubblici e commerciali.
- Parcheggi nella fascia 150/300 m dal centro: ampliamento/sistemazione dei parcheggi a raso attestati sulle direttrici principali d'ingresso al paese (Via Botte, Via Canale, Via Santa Rizza) a sosta libera, concentrati e ben segnalati per ricevere la sosta pendolare lunga

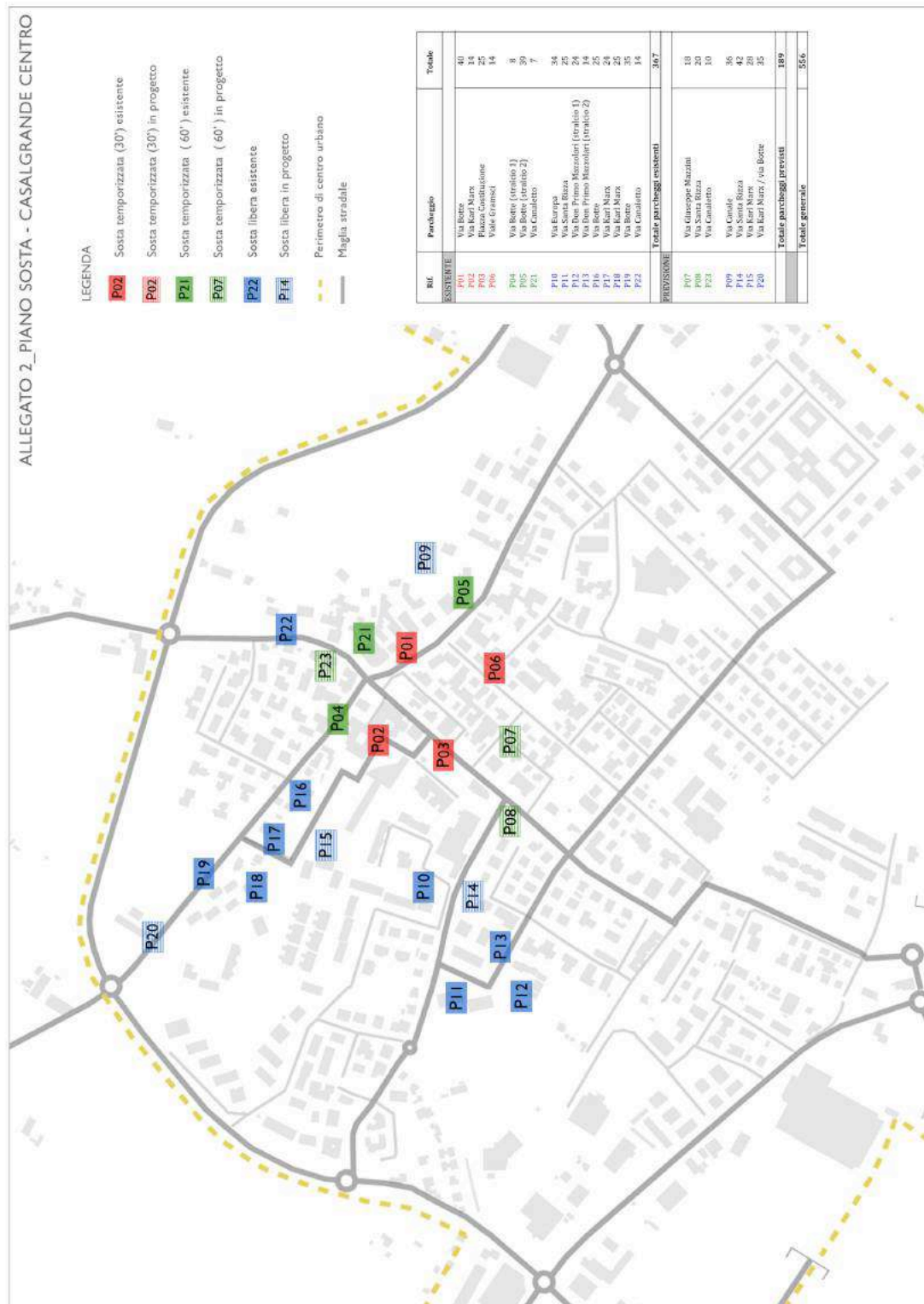
L'elenco degli interventi è presentato nella tabella e nella figura successive, ovvero si forniscono i dati di dettaglio relativi alla dimensione dell'offerta di sosta dei parcheggi a raso nello scenario evolutivo, messi a confronto con lo stato di fatto.



Tab. 2. 6 Parcheggi a raso esistenti e previsti (posti auto)

Rif.	Parcheggio		Totale
<b>ESISTENTE</b>			
P01	Via Botte		40
P02	Via Karl Marx		14
P03	Piazza Costituzione		25
P06	Viale Gramsci		14
P04	Via Botte (stralcio 1)		8
P05	Via Botte (stralcio 2)		39
P21	Via Canaletto		7
P10	Via Europa		34
P11	Via Santa Rizza		25
P12	Via Don Primo Mazzolari (stralcio 1)		24
P13	Via Don Primo Mazzolari (stralcio 2)		14
P16	Via Botte		25
P17	Via Karl Marx		24
P18	Via Karl Marx		25
P19	Via Botte		35
P22	Via Canaletto		14
<b>Totale parcheggi esistenti</b>			<b>367</b>
<b>PREVISIONE</b>			
P07	Via Giuseppe Mazzini		18
P08	Via Santa Rizza		20
P23	Via Canaletto		10
P09	Via Canale		36
P14	Via Santa Rizza		42
P15	Via Karl Marx		28
P20	Via Karl Marx / via Botte		35
<b>Totale parcheggi previsti</b>			<b>189</b>
<b>Totale generale</b>			<b>556</b>

Fig. 2.8 Piano Sosta – Casalgrande centro (riduzione dell' allegato 2)



## 3 Modalità di approvazione e attuazione del Piano

### 3.1 Approvazione

Il Codice della Strada non definisce in modo circostanziato le procedure per l'approvazione dei Piani Urbani del Traffico, limitandosi a definirne l'obbligo di adozione (art.36) da parte delle amministrazioni comunali interessate.

Il quinto capitolo delle Direttive ministeriali ("Modalità procedurali") specifica che tale obbligo è riferito ai soli Piani Generali del Traffico Urbano, che costituiscono strumenti di programmazione, e sono dunque soggetti ad approvazione da parte del Consiglio Comunale, secondo le procedure indicate dalla L.8 giugno 1990, n.1425. Tale indicazione generale, che rimanda alle specifiche competenze del Consiglio Comunale in materia di atti di programmazione territoriale viene ulteriormente articolata come segue:

1. adozione del PGTU da parte della Giunta Comunale;
2. pubblicazione per 30 giorni, con relativa contestuale comunicazione di presentazione di osservazioni nel medesimo termine;
3. approvazione definitiva del PGTU da parte del Consiglio Comunale, che delibera sulle proposte di Piano e sulle eventuali osservazioni presentate (con possibilità di rinviare il PGTU in sede tecnica per le verifiche necessarie).

Questo iter di approvazione deve essere utilizzato anche nel caso dell'aggiornamento del piano o della redazione di sue varianti "particolarmente importanti", mentre varianti più modeste (come ad esempio l'aggiornamento della classificazione funzionale delle strade), possono essere oggetto di semplici ordinanze sindacali.

Per quanto concerne invece i piani di dettaglio (particolareggiati ed esecutivi), le Direttive ministeriali prescrivono che "... devono adottarsi procedure semplificate relativamente alle loro fasi di controllo e di approvazione, in modo da rispettare la loro qualificazione prettamente tecnica ...". In tal caso, non è prevista la fase di approvazione da parte del Consiglio Comunale; risultando in genere sufficiente l'adozione da parte della Giunta.

### 3.2 Attuazione:

Il Piano Generale del Traffico Urbano costituisce il Piano quadro esteso a tutta l'area urbana. Le indicazioni contenute nel PGTU, coerentemente con la normativa (Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico, 1995.), dovranno essere approfondite ed attuate attraverso i livelli di progettazione più di dettaglio:

- **i Piani Particolareggiati del Traffico**, progetti di massima per l'attuazione del Piano generale, relativi ad ambiti territoriali più ristretti ovvero a temi e aspetti specifici (es. aree snodo, zone 30, ZTL, ZTR,...);
- **i Piani Esecutivi del Traffico**, progetti esecutivi dei piani particolareggiati.

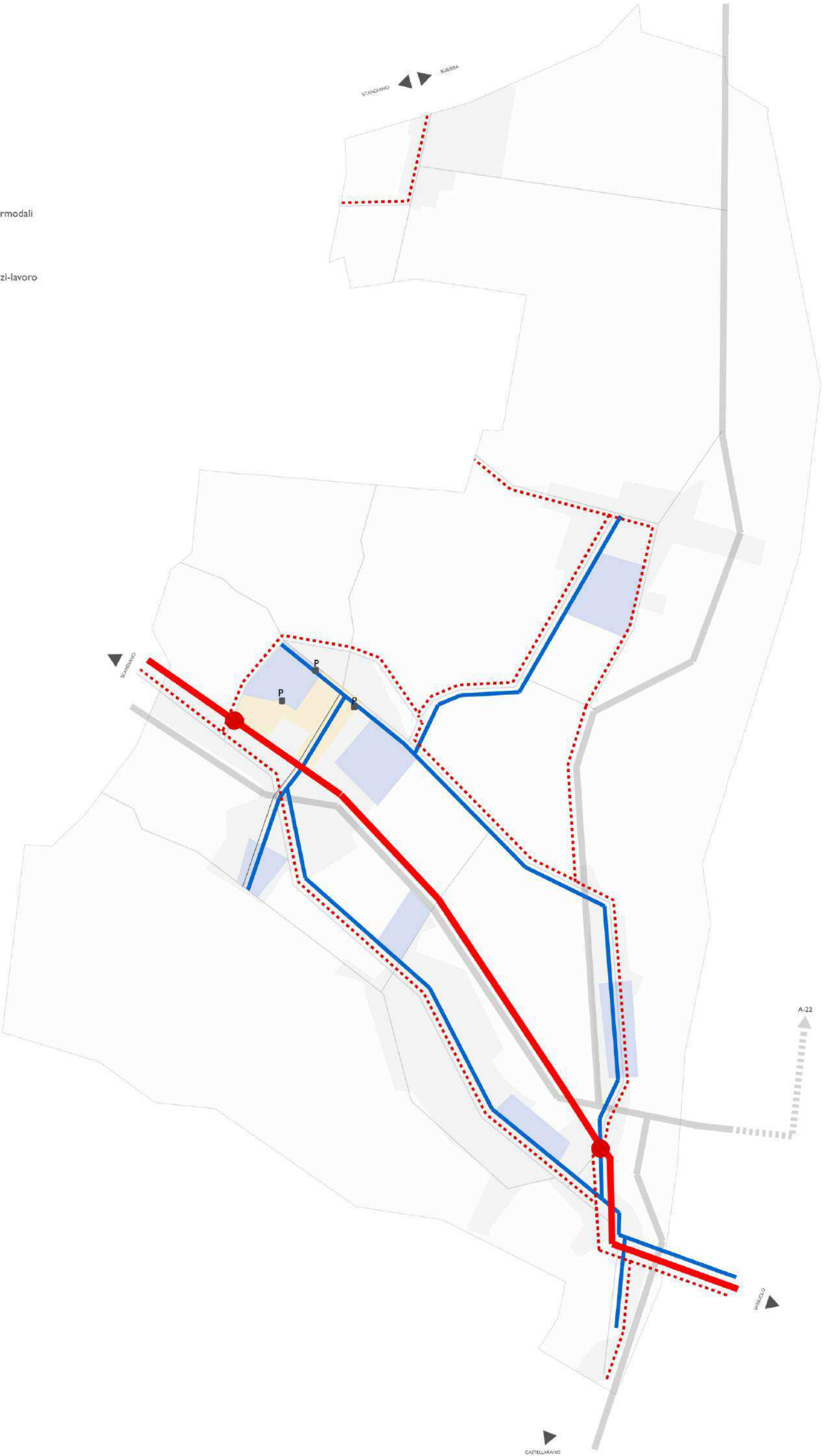
Nell'attuazione di alcune politiche specifiche, come ad esempio quelle relative alla disciplina della circolazione, è opportuno procedere tenendo conto dei seguenti passaggi e verifiche in itinere:

- attuare gli interventi per passi successivi, monitorandone l'efficacia. Ciò consente, da un lato, di affinare gli interventi e sperimentare direttamente sul campo le proposte. Dall'altro, di ampliarne progressivamente la portata in parallelo con lo sviluppo delle misure sinergiche previste dallo scenario di piano. A titolo di esempio gli interventi di realizzazione dei parcheggi di attestamento e la conseguente istituzione della rotazione per i parcheggi più centrali seguono all'entrata in funzione dei nuovi accessi al centro dopo la realizzazione dei sottopassi.
- accompagnare l'attuazione degli interventi di Piano con misure indirizzate alla comunicazione e promozione delle scelte effettuate, in modo da accrescerne l'accettabilità da parte degli attori interessati e quindi, in ultima analisi, la fattibilità stessa;
- assicurare il rispetto delle misure adottate attraverso un adeguato controllo, soprattutto nella loro fase iniziale.

## **ALLEGATI**

LEGENDA

- Maglia stradale principale
- Maglia stradale secondaria
- P ■ Parcheggi centrali di attestamento
- Linea ferroviaria Act-Fer
- Rete di trasporto pubblico su gomma
- Stazioni trasporto pubblico principali/intermodali
- Rete ciclabile frazioni-centro-scuola-servizi-lavoro
- Zone ZTR
- Centro di Casalgrande







LEGENDA

- P02 Sosta temporizzata (30') esistente
- P02 Sosta temporizzata (30') in progetto
- P21 Sosta temporizzata ( 60' ) esistente
- P07 Sosta temporizzata ( 60' ) in progetto
- P22 Sosta libera esistente
- P14 Sosta libera in progetto
- Perimetro di centro urbano
- Maglia stradale

Rif.	Parcheggio	Totale
ESISTENTE		
P01	Via Botte	40
P02	Via Karl Marx	14
P03	Piazza Costituzione	25
P06	Viale Gramsci	14
P04	Via Botte (stralcio 1)	8
P05	Via Botte (stralcio 2)	39
P21	Via Canaletto	7
P10	Via Europa	34
P11	Via Santa Rizza	25
P12	Via Don Primo Mazzolari (stralcio 1)	24
P13	Via Don Primo Mazzolari (stralcio 2)	14
P16	Via Botte	25
P17	Via Karl Marx	24
P18	Via Karl Marx	25
P19	Via Botte	35
P22	Via Canaletto	14
Totale parcheggi esistenti		367
PREVISIONE		
P07	Via Giuseppe Mazzini	18
P08	Via Santa Rizza	20
P23	Via Canaletto	10
P09	Via Canale	36
P14	Via Santa Rizza	42
P15	Via Karl Marx	28
P20	Via Karl Marx / via Botte	35
Totale parcheggi previsti		189
Totale generale		556



Comune di  
Casalgrande

**PGTU** Piano generale  
del traffico urbano

**COMUNE DI CASALGRANDE**

**REGOLAMENTO VIARIO**



## I - DISPOSIZIONI GENERALI

**Articolo 1 - Quadro normativo**

**Articolo 2 - Applicazione**

**Articolo 3 - Obiettivi**

**Articolo 4 - Validità**

## II- CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE

**Articolo 5 - Classificazione delle strade**

**Articolo 6 - Perimetri**

**Articolo 7 - Itinerari e piste ciclabili**

## III - CARATTERISTICHE DELLA RETE

**Articolo 8 - Caratteristiche geometrico-funzionali delle strade**

**Articolo 9 - Fasce di pertinenza stradale**

**Articolo 10 - Fasce di rispetto stradale**

**Articolo 11 - Limiti di velocità**

**Articolo 12 - Elementi per la moderazione del traffico**

**Articolo 13 - Percorsi pedonali e circolazione disabili**

**Articolo 14 - Circolazione delle biciclette**

**Articolo 15 - Disciplina della sosta**

**Articolo 16 - Circolazione e fermata mezzi pubblici**

## IV – PASSI CARRABILI

**Articolo 17 - Passi carrabili**

## V - OCCUPAZIONE DELLA SEDE STRADALE

**Articolo 19 - Occupazioni permanenti o temporanee**

**Articolo 20 - Lavori di manutenzione stradale**

**Articolo 21 - Raccolta dei rifiuti urbani**

## I - DISPOSIZIONI GENERALI

### **Articolo 1 - Quadro normativo**

Il presente Regolamento disciplina le caratteristiche, gli usi e le utenze delle strade situate nel Comune di Casalgrande ai sensi della seguente normativa :

- D.lgs. 30 aprile 1992, n.285: nuovo CdS e relativo Regolamento di attuazione (D.P.R. 16 dicembre 1992, n.495);
- D.M. 30 novembre 1999 n.557: Regolamento per la progettazione delle piste ciclabili;
- D.M. infrastrutture e trasporti 5 novembre 2001: Regolamento per la costruzione delle strade;
- D.M.19/04/2006 - G.U.n.170 del 24/07/2006: Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali

### **Articolo 2 - Applicazione**

Tutte le strade, gli itinerari ciclabili e pedonali all'interno del territorio comunale di Casalgrande sono soggetti al presente Regolamento Viario.

In caso di contrasto con R.U.E o con altri strumenti urbanistici sovraordinati, questi prevalgono sul Regolamento Viario. I casi di contrasto con altri Regolamenti Comunali sono sottoposti a parere formale da parte del Responsabile del Settore Urbanistica ed Edilizia del Comune.

L'amministrazione comunale deve provvedere al coordinamento delle proprie attività e programmazioni necessarie all' adeguamento della circolazione e del traffico alla nuova classificazione funzionale.

### **Articolo 3 - Obiettivi**

Il regolamento viario è lo strumento che rende operativa la classificazione funzionale: definisce gli standard di riferimento ai quali devono tendere i nuovi interventi di modificazione della rete stradale, la disciplina delle componenti di traffico ammesse ed il loro comportamento, e la tipologia delle misure che possono essere adottate.

Il presente regolamento include specificazioni relative a tutte le categorie di strade urbane,  
presenti all'interno della rete viaria comunale.  
Per quanto concerne le prescrizioni riguardanti le strade extraurbane si rimanda al Codice della Strada. Le strade Fbis in ambito extraurbano non sono soggette alle prescrizioni delle strade F.

#### **Articolo 4 - Validità**

La classificazione funzionale delle strade e le norme contenute nel presente regolamento diventano efficaci a partire dall'approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) di Casalgrande, in virtù delle caratteristiche proprie delle singole strade ed in accordo con gli altri strumenti di pianificazione urbanistica.

Nel caso di successivi cambiamenti di condizioni e caratteristiche che rendessero opportuno procedere ad un aggiornamento della classificazione di alcune strade, il Responsabile di Settore potrà, con propria Ordinanza, stabilire il passaggio di categoria di dette strade da un tipo ad un altro.

Le nuove strade ed itinerari dovranno prevedere gli standard geometrici previsti dalle presenti norme, mentre per le strade ed itinerari esistenti gli standard costituiscono obiettivo da raggiungere.

Quando si verificano condizioni particolari che non permettano il pieno rispetto delle prescrizioni del Regolamento, è possibile prevedere soluzioni alternative, anche in deroga, da sottoporre all'approvazione dell'ufficio tecnico competente attraverso relazione tecnica specifica che ne supporti la validità funzionale e ambientale. 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 la responsabilità del progettista. L'Amministrazione Comunale può raccogliere un abaco di soluzioni progettuali "tipo" da intendersi come linee guida e ausilio al singolo progettista, anche nella funzione di deroga, e fermo restando l'apprezzamento del singolo caso.

In riferimento alle norme sulle piste ciclabili, queste non si applicano ai percorsi promiscui.

Rispetto a questi ultimi le norme vigenti riconoscono la possibilità di prevedere percorsi ciclabili in sostituzione delle piste vere e proprie, laddove non ricorrano i requisiti minimi di spazio o le giustificazioni di carattere economico.

## II- CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE

### **Articolo 5 - Classificazione delle strade**

A premessa dell'operazione di classificazione stradale di seguito descritta è indispensabile precisare come quest'ultima non possa mai essere applicata in modo univoco; al contrario essa, riconoscendo l'ineliminabile commistione di funzioni propria delle strade urbane, deve semplicemente definire una gerarchia articolata di obiettivi di funzionamento della rete viaria.

Secondo quanto stabilito dal vigente Codice della Strada ed in armonia con le direttive emanate dal Ministero LL.PP. per la redazione dei Piani Urbani del Traffico pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale del 24/6/95, le strade urbane di Casalgrande vengono classificate nei seguenti tipi:

- **E** strada di quartiere
- **F1** strada locale interzonale primaria
- **F2** strada locale interzonale secondaria
- **F** strada locale
- **F bis** itinerari ciclopedonali

Le strade interzonali (cat. F1, F2) sono da ritenersi comunque incluse nel tipo F (strade locali), in relazione alla loro classificazione.

Le strade collocate all'interno di zone agricole, parchi e aree verdi in genere rientrano nella classificazione funzionale Fbis.

Per definizione sono da considerarsi strade urbane quelle ricadenti all'interno del perimetro del centro abitato, il quale è stato aggiornato in conformità al Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada.

### **Articolo 6 - Perimetri**

La classificazione funzionale della rete stradale è necessariamente completata dalle perimetrazioni relative alle Zone a Traffico Moderato (ZTM) e alle zone di particolare rilevanza urbanistica (ZPRU) :

Per Zone di Particolare Rilevanza Urbanistica (ZPRU) si intende:

- zone, opportunamente individuate e delimitate dal PGTU, caratterizzate da forte pressione di domanda di circolazione e sosta, dove risulta di conseguenza opportuno applicare politiche di controllo con particolare

riferimento alla riserva di sosta per particolari categorie di utenti e/o alla sua temporizzazione o tariffazione;

Per le zone 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 urbane.
- **Zone a Traffico Residenziale (ZTR):** zone a carattere abitativo e residenziale o con altre destinazioni particolari, nelle quali vigono speciali cautele di comportamento soprattutto in favore di pedoni e ciclisti, la cui circolazione 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 F bis;
- **Aree Pedonali (AP):** zone interdette alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza, e con eventuali deroghe in favore di biciclette, di veicoli al servizio di persone con limitate capacità motorie, nonché di veicoli assimilabili alle biciclette;

Per Zone a Traffico Limitato (ZTL) si intende:

- zone in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite 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.

Nel definire la tutela e la salvaguardia dell'utenza debole in suddette aree, ogni progetto consente e prevede la dotazione di spazi di sosta anche in deroga al presente regolamento purché sia sempre salvaguardata l'incolumità dell'utenza debole e le sezioni minime per il transito dei veicoli. Le prescrizioni circolatorie vigenti all'interno di queste tipologie di area possono essere posizionate su pannelli integrativi dei segnali di delimitazione di zona.

## **Art. 7 - Itinerari e piste ciclabili**

Ai sensi dell'art. 182 D.Lgs. 285/92 "i velocipedi devono transitare sulle piste loro riservate, quando queste esistono, salvo il divieto per particolari categorie di essi, con le modalità stabilite dal regolamento". Il divieto di circolazione su carreggiata

viene istituito con apposita ordinanza.

Per itinerario ciclabile si intende un percorso stradale utilizzabile dai ciclisti, costituito da piste ciclabili o ciclopedonali, ovvero da corsie ciclabili ricavate sulla carreggiata stradale (art.1 D.M. 30 novembre 1999, n.557), o anche (art.4) da percorsi promiscui ad uso concorrente dei veicoli a motore.

A norma dell'art. 4, comma 4 del sopradetto decreto, gli standard funzionali relativi alla realizzazione delle piste ciclabili non si applicano ai percorsi promiscui, identificati per dare continuità ai corrispondenti itinerari. Gli interventi di protezione, realizzati su tali percorsi, non ricadono nella categoria della corsia ciclabile.

Il sistema delle piste ed itinerari ciclabili esistenti e di progetto del territorio comunale è definito dal PGTU Comunale.

### III - CARATTERISTICHE DELLA RETE

#### **Articolo 8 - Caratteristiche geometrico-funzionali delle strade**

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

- Strade di quartiere (cat.E):
  - almeno una corsia per senso di marcia;
  - larghezza corsie: 3.00 o 3.25 m
  - larghezza minima banchina: 0.75 (corsia 3.00); 0.50(corsia 3.25)
  - larghezza minima marciapiedi: 1.50 m
  - intersezioni a raso semaforizzate od a rotatoria compatta;
- Strade interzonalie primarie (cat.F1):
  - una corsia per senso di marcia;
  - larghezza corsie: 2.75 m
  - larghezza minima banchina: 0.50 m
  - larghezza minima marciapiedi: 1.50 m
  - intersezioni a raso con diritto di precedenza, semaforizzate o a rotatoria compatta;
- Strade interzonalie secondarie (cat.F2):
  - una corsia per senso di marcia.
  - larghezza corsie: 2.75 m
  - larghezza minima marciapiedi: 1.50 m
  - intersezioni a raso con eventuale inserimento di platee o uso di minirotatorie (diametro esterno < 24 mt.);
- Strade locali (cat. F ,ricadenti all'interno di ZTM e le Fbis):
  - nessuna prescrizione.

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

Nel caso particolare di interventi con caratteristiche insediative importanti o tali da prevedere forti afflussi di traffico, le immissioni sulla rete stradale urbana dovranno soddisfare le seguenti prescrizioni:

- Per strade di quartiere (E) e strade interzonali primarie (F1) è necessario lo svincolo delle manovre di svolta a sinistra, od in alternativa la realizzazione di semaforizzazioni canalizzate o di rotatorie di diametro esterno commisurato ai flussi previsti.
- Per strade interzonali secondarie (F2) è ammesso il collegamento attraverso incrocio a precedenza, subordinato a verifica delle condizioni tecniche e di sicurezza.

Per questi tipi di insediamenti non sono ammesse immissioni esclusive attraverso nodi di intersezione a raso (semaforizzazioni o rotatorie) su strade di categoria maggiore o uguale ad E, a meno di motivate eccezioni.

## **Articolo 9 - Fasce di pertinenza stradale**

Si definisce strada "l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali" (art.2, 1° comma del D.Lgs. 30 aprile 1992, n.285 ,Nuovo Codice della Strada), 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", (art.3 punto 10 , 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.

In tali fasce trovano collocazione:

- banchine e piazzole o corsie per la sosta di emergenza;
- isole spartitraffico e separatori fisici tra movimenti e soste veicolari;
- carreggiate di servizio;
- stalli di sosta e relative corsie di manovra;
- fermate dei mezzi pubblici e relative pensiline;
- marciapiedi e passaggi pedonali di servizio;
- fasce a verde e piste ciclabili;



## **Articolo 10 - Fasce di rispetto stradale**

La larghezza delle fasce di rispetto è definita dagli strumenti urbanistici sovraordinati.

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);
- 40 m per le strade di tipo B (extraurbane principali);
- 30 m per le strade di tipo C (extraurbane secondarie);
- 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:

- 30 m. per le strade di tipo A;
- 20 m per le strade di tipo D (urbane di scorrimento);
- non sono stabilite distanze minime per le categorie inferiori.

In corrispondenza delle intersezioni stradali a raso, alle fasce di rispetto sopradescritte, 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.

## **Articolo 11 - 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);
- 50 km/h su tutte le altre strade.

Tale limite deve essere opportunamente ridotto in presenza di situazioni puntuali

critiche.

Possibili riduzioni dei limiti:

- strade locali interzonali primarie e secondarie (F1, F2):  
40 km/h.
- strade locali (F), anche se non incluse in Zone a Traffico Moderato: 30 km/h.
- strade di categoria Fbis :  
15 km/h.
- Aree Pedonali : a  
passo d'uomo.

## **Articolo 12 - Elementi per la moderazione del traffico**

Gli elementi per la moderazione del traffico sono variazioni della pavimentazione o della geometria della strada, realizzati al fine di indurre gli automobilisti a una guida più rispettosa delle norme di circolazione e di sicurezza per tutti gli utenti della strada.

Le tipologie di dispositivi di moderazione del traffico, da posizionare in asse alla carreggiata, sono:

- sfalsamenti verticali della carreggiata: dossi, cuscini di velocità, attraversamenti pedonali rialzati e platee rialzate;
- restringimenti della carreggiata: golfi a protezione degli attraversamenti pedonali e strettoie;
- bande semi-sormontabili parallele alle corsie di marcia;
- disassamenti trasversali della carreggiata, comprendenti chicane ed altre deviazioni.

La collocazione dei dispositivi di moderazione del traffico deve garantire ampie distanze per la percezione degli ostacoli eventualmente presenti e la conseguente reazione da parte del conducente.

In funzione della classificazione delle strade sono fissati i seguenti criteri di ammissibilità degli elementi di moderazione:

- per le strade urbane di quartiere (E) non sono generalmente ammessi dispositivi comportanti lo sfalsamento altimetrico della carreggiata (dossi, platee o simili);

- per le strade locali interzonali primarie (F1) i dispositivi di moderazione comportanti lo sfalsamento altimetrico della carreggiata sono ammessi soltanto in casi eccezionali, sulla base di motivate deroghe circa la velocità minima di progetto.
- per le strade locali interzonali secondarie (F2) 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, chicane, restringimenti della carreggiata.
- per 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.

Il dimensionamento dei dispositivi di moderazione del traffico dipende sempre dalla categoria dell'asse stradale e dalla corrispondente velocità di progetto, dal volume di traffico ed dalla sua composizione attesa. Qualora l'asse stradale sia interessato da itinerari di trasporto pubblico e/o collettivo, è necessario verificare la corrispondenza con le dimensioni dei mezzi in esercizio. Inoltre in tali casi sarà necessario adottare tipologie che aggravino il meno possibile le condizioni del traffico.

La distanza indicativa tra gli elementi di moderazione in funzione della velocità massima desiderata è:

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

Sui tratti di strade da riqualificare/rifunzionalizzare ad ambiti urbani sono consentiti dispositivi di moderazione del traffico comportanti lo sfalsamento altimetrico della carreggiata.

La realizzazione di dispositivi di moderazione comportanti sfalsamenti altimetrici della carreggiata è vietata lungo gli assi principali percorsi da mezzi di soccorso.

### **Articolo 13 - Percorsi pedonali e circolazione disabili**

Entrambi i lati di tutte le strade urbane non classificate come strade locali (F ed

Fbis) debbono essere provvisti di marciapiede o ,dove non realizzabile, di percorso pedonale protetto, e solo in casi eccezionali il marciapiede potrà essere previsto su uno solo dei due lati.

A seconda dell' intensità del flusso pedonale previsto si dimensionerà adeguatamente la larghezza dei marciapiedi e dei percorsi pedonali protetti, con i seguenti valori minimi di riferimento, al netto di eventuali fasce verdi in fregio:

- 1,50 m minimo su tutte le strade;

per i tratti stradali a più intenso traffico pedonale:

- 2,50 m sulle strade di quartiere (E) ed interzonali primarie (F1);
- 2,20 m sulle strade interzonali secondarie (F2);
- 1,80 m sulle strade locali, quando presente.

In assenza del marciapiede il passaggio pedonale è separato dalla carreggiata o dalla fascia di sosta da apposita protezione o da una striscia continua di colore bianco e deve avere una larghezza minima netta di 100 cm; sono ammessi restringimenti puntuali a 90 cm.

Lungo i percorsi pedonali non possono essere collocati ostacoli sospesi ad altezze inferiori ai 2,20 m. Altri elementi sospesi, collocati lungo i percorsi pedonali ad altezza superiore a 95 cm, debbono essere opportunamente segnalati con pavimentazione tattile collocata sulla proiezione al suolo aumentata di 60 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-guida 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 dislivelli superiori a 2 cm, né pendenza superiore al 5%. Nel caso tali valori vengano superati, debbono essere predisposti scivoli, conformi alle normative vigenti.

La circolazione dei pedoni deve essere garantita mediante appositi spazi delimitati da elementi fisici di protezione, anche di tipo discontinuo laddove seppur previsti marciapiedi rialzati, sia materialmente impossibile realizzarli. In tali casi vige necessariamente il limite di velocità di 30 km/h.

Per attraversamenti pedonali delle strade di quartiere (E) è obbligatoria l'isola

salvagente centrale di larghezza minima pari ad 1,5 m, o di altra protezione equivalente.

In attesa di poter realizzare gli interventi secondo le modalità sopra descritte, potranno essere utilizzate soluzioni basate sull'impiego della sola segnaletica orizzontale per rimediare in tempi brevi a situazioni di particolare conflitto tra traffico veicolare e ciclo-pedonale.

## **Articolo 14 - Circolazione delle biciclette**

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.

La circolazione delle biciclette è sempre ammessa.

L'utilizzo degli assi stradali urbani come itinerari di tipo ciclistico è sottoposto alle seguenti condizioni prescrittive:

- strade urbane di quartiere (E) e strade locali interzonalі primarie (F1): piste su corsia riservata o in sede propria realizzata a standard pieno;
- strade locali interzonalі secondarie (F2): preferibilmente su corsia riservata in carreggiata od in pista ciclabile;
- strade locali (F ed Fbis): in carreggiata, anche senza corsia riservata.

Nei casi in cui la pista ciclabile sia ricavata su spazio pedonale, occorre garantire che la parte destinata ai pedoni sia pari ad almeno 1,5 volte quella ciclabile(esclusi i casi di limitati flussi pedonali):

- pista monodirezionale : marciapiede di 3,75 metri (1,5 ciclabile, 2,25 pedonale), minimo 3 metri(1,20 ciclabile, 1,80 pedonale).
- pista bidirezionale : marciapiede di 6,25 metri (2,5 ciclabile, 3,75 pedonale), minimo 5 metri (2 ciclabile, 3 pedonale).

Qualora tali dimensioni non possano essere rispettate, e nel caso in cui 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, con cartello integrativo segnalante l'uso non obbligatorio (art.182 comma 9 CDS).

Soluzioni puntuali o specifiche:

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

Per la sosta delle biciclette si prescrive:

- di riservare uno spazio adeguato nei cortili o in altre idonee parti comuni dei fabbricati esistenti o di nuova costruzione per il ricovero delle biciclette di chi vi abita o lavora.
- di dotare di attrezzature per la sosta delle biciclette le aree destinate a parcheggio pubblico, che devono essere in un rapporto minimo di 1 posto bici ogni 10 posti auto, con un minimo di 5 posti bici.

## **Articolo 15 - Disciplina della sosta**

La disciplina della sosta è puntualmente specificata a seconda della categoria funzionale della strada urbana, ovvero:

- Strade di quartiere (E):
  - ammessa solo in linea od a 45° con corsia di servizio rispettivamente di 2 e di 3,5 m;
  - la distanza della sosta dalle intersezioni è di 12 metri e va difesa con opportuni golfi;
  - le fermate del servizio pubblico di linea devono essere difese dalla sosta con banchine avanzate;
- Strade locali interzonali primarie (F1):
  - ammessa, in linea od a 45°, le corsie di servizio possono essere ridotte rispettivamente ad 1 e 2 metri;
  - La distanza della sosta dalle intersezioni è di 8 metri e va difesa con

opportuni golfi;

- Strade locali interzonali secondarie (F2):
  - ammessa, in linea od a 45°, le corsie di servizio possono essere non presenti;
  - La distanza della sosta dalle intersezioni è di 5 metri;
- Strade locali (F ed Fbis):
  - ammessa anche a 90° e senza corsia di servizio;
  - la distanza della sosta dalle intersezioni è di 5 metri;
  - 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 all'interno dei perimetri di centro urbano che non ricadano in zone industriali/produttive.

La continuità dei percorsi pedonali deve essere garantita, salvo casi eccezionali per tutti gli interventi su lotti di completamento che comportano stalli di sosta in aderenza con la viabilità pubblica, salvo il caso di strade non provviste di marciapiede e per le quali non se ne preveda la realizzazione, per motivi tecnici o di opportunità: sarà possibile derogare, se opportunamente motivato, mantenendo comunque uno spazio di 1 mt. attorno ai parcheggi per garantire il transito dei pedoni (CDS art. 157 comma 2).

## **Articolo 16 - Circolazione e fermata mezzi pubblici**

La circolazione dei mezzi di trasporto pubblico è ammessa su tutte le tipologie stradali, ad esclusione della categoria Fbis.

Le fermate sulle strade di quartiere ed inferiori è ammessa; se vi è presenza di sosta lungo strada è opportuno prevedere l'avanzamento del marciapiede in corrispondenza della fermata; le fermate sul percorso devono essere facilmente accessibili a tutti ed opportunamente segnalate per consentirne l'esercizio e la protezione dell'utenza. I relativi percorsi di collegamento ed attraversamento pedonale sono da collocare in coda al bus in sosta.

E' obbligatorio prevedere rastrelliere per la sosta delle biciclette per le fermate centrali, sempre opportuno in tutti gli altri casi.

#### IV – PASSI CARRABILI

##### **Articolo 17 - Passi carrabili**

Si definisce «passo carrabile» ogni accesso ad un'area laterale idonea allo stazionamento di uno o più veicoli (art.3, 1° comma del D.Lgs. 30 aprile 1992, n.285 NCS).

L'apertura di nuovi passi carrabili, o la modifica di quelli esistenti, è sottoposta ad autorizzazione del Comune previa domanda al Sindaco da parte dell'interessato. L'autorizzazione è concessa esclusivamente se il passo carrabile è il solo mezzo per accedere ad un'area ove possono stazionare veicoli. Tale condizione va accertata dagli uffici comunali.

L'apertura di nuovi passi carrai è disciplinata in funzione della categoria funzionale della strada urbana di immissione, ovvero:

- strade di quartiere (E): ammessa soltanto in presenza di strada di servizio o di piazzale esterno alla carreggiata tale da consentire che le manovre di ingresso e uscita dai singoli lotti possano avvenire totalmente all'interno del piazzale stesso. Gli accessi vanno raggruppati 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 vanno adottate anche per i 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.
- strade interzonali primarie (F1) e secondarie (F2): ammessa solo con arretramento del cancello di ingresso di almeno 4,5 m dal margine esterno della carreggiata, salvo deroga di cui all'art. 46 comma 4 Reg. Att.
- strade locali (F, Fbis) : ammessa anche senza 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.

L'immissione dei passi carrabili su suolo pubblico deve essere sempre realizzata adottando tutte le soluzioni atte a garantire 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(ai sensi dell' art. 45 del D.P.R. 495/92 e dell'art. 7.1 del D.M. 19/04/2006).

I passi carrabili vanno realizzati alla quota del marciapiede, laddove esso sia



presente e la rampa di raccordo con la carreggiata stradale va posizionata, ove possibile, fuori dalla sede pedonale. In casi eccezionali, è possibile attuare un abbassamento del percorso pedonale con pendenza massima del 5%. Tale raccordo non deve in ogni caso costituire barriera architettonica. I passi carrabili possono essere realizzati al livello della carreggiata o del piazzale esterno solo nel caso di assenza del marciapiede ed in caso di presenza di percorso ciclopedonale promiscuo va escluso l'utilizzo di rampa che vada ad impegnare la sede.

I nuovi passi carrabili dovranno sempre essere raccordati con la carreggiata esistente ed avere una 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.

In deroga alle condizioni previste per i nuovi passi carrabili, i passi carrabili esistenti, realizzati in ossequio alle disposizioni Urbanistico/Edilizie in vigore all'atto della loro costruzione, ovvero oggetto di richiesta di condono edilizio, possono essere autorizzati allo stato di fatto esistente, fatto salvo l'obbligo di adeguamento alle prescrizioni del CdS.

## V - OCCUPAZIONE DELLA SEDE STRADALE

### **Articolo 19 - Occupazioni permanenti o temporanee**

Per quanto riguarda l'occupazione permanente o temporanea di suolo pubblico si rimanda alla disciplina dello specifico regolamento comunale.

### **Articolo 20 - Lavori di manutenzione stradale**

Qualsiasi lavoro di manutenzione della sede stradale è sottoposto ad autorizzazione da parte dell'ufficio LLPP. L'autorizzazione è subordinata a verifica delle condizioni alternative che garantiscano la circolazione dei veicoli e la mobilità in genere, ovvero:

- Per la circolazione a margine delle zone di cantiere, lungo le strade di quartiere (E) dev'essere assicurata una larghezza minima pari a 5,50 m se a doppio senso di marcia, e a 3,00 m 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 di senso unico.
- Garantire il mantenimento dei collegamenti pedonali su almeno un lato della carreggiata. I camminamenti temporanei devono avere una larghezza minima di 1,20 m e privi di barriere architettoniche.
- In caso di interruzione della circolazione l'inizio lavori dev'essere preceduto, dall'apposizione di adeguata segnaletica informativa per almeno tre giorni feriali consecutivi.
- deposito attrezzature e materiali: non deve mai eccedere il perimetro della zona di cantiere, e deve utilizzare prioritariamente gli spazi di sosta.

### **Articolo 21 - Raccolta dei rifiuti urbani**

Le presenti indicazioni si applicano alle postazioni di futura realizzazione, mentre sono di riferimento per il miglioramento delle esistenti.

Il posizionamento dei cassonetti deve essere preventivamente concordato con il gestore del servizio raccolta.

I cassonetti per la raccolta anche differenziata dei rifiuti solidi urbani di qualunque tipo e natura devono essere collocati in genere fuori dalla carreggiata in modo da non arrecare pericolo o intralcio alla circolazione veicolare, pedonale e ciclabile,

nel rispetto di quanto contenuto nell'art. 25 comma 3 del D. Lgs 285/92. Se il cassonetto è collocato ai margini della carreggiata, l'area di ubicazione dello stesso deve essere delimitata con segnaletica orizzontale conforme che preveda anche idoneo spazio sicuro per il conferimento, di dimensione minima 1.50 m.

E' preferibile posizionare i cassonetti in piazzole in sede propria al di fuori della carreggiata stradale, marciapiedi, piste ciclabili. In alternativa è opportuno collocarli in spazi ricavati tra gli stalli di sosta dei veicoli delimitati con apposita segnaletica.

Sono invece da evitare posizioni in corrispondenza di curve e nei tratti immediatamente successivi, ovvero lungo i tratti di assi stradali nei quali è vietata la fermata; altre posizioni non idonee sono all'interno della carreggiata, ovvero in corrispondenza di isole direzionali, spartitraffico o aiuole, nonché in corrispondenza di aree di carico e scarico e a sinistra di passaggi pedonali, o da ultimo in corrispondenza di aree di intersezione o di zone di fermata dei mezzi pubblici.

Per le diverse categorie stradali urbane si precisa che:

- strade di quartiere (E): in assenza di 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. In assenza di piazzole va garantito uno spazio di passaggio minimo di 1 metro.
- strade locali interzonali (F1, F2) 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.

### **Proposte di Controdeduzioni ai pareri e osservazioni:**

#### **A) PARERE, OSSERVAZIONI E PROPOSTE ASL DI REGGIO EMILIA (PROT.N. 15786 DEL 10/09/2015).**

##### Osservazione 1.2 Strategie (parzialmente accolta):

E' già condivisa l'idea di aumentare la permeabilità pedonale ciclabile, che è già esplicita nel PGTU, e sarà inserita come linea guida degli interventi di trasformazione e riqualificazione in sede di POC

##### Osservazione 2. Scenario di Piano (parzialmente accolta):

Nell' ambito previsioni e del prossimo POC l' amministrazione comunale si porrà come obiettivo (in relazione alle risorse economiche a disposizione):

Rete stradale(Tav.2):

1. Tratti stradali da mettere in sicurezza(O-R,K-Y-X), in quanto caratterizzati dal tasso più alto e più grave

Rete ciclopedonale (tav.3):

2. realizzare l'anello urbano tra le frazioni(tratti 1,2,3,4,5,7,11) poichè è quello che può dare una vera alternativa agli spostamenti interni
3. completare l'asse ambientale sul Secchia di carattere intercomunale(13) poichè è quello più importante ambientalmente e condiviso con altri comuni

Interventi di moderazione (Tav.4):

4. le ZTR di Sant'Antonino (via Di Vittorio), di Salvaterra (via Mantegna via Botticelli),di Casalgrande (Via Europa) perchè sono quelle più densamente abitate e strategiche per posizione al fine di diffondere la cultura della mobilità sostenibile

Sosta:

5. interventi di riorganizzazione (mentre quelli di potenziamento saranno collegati agli interventi di riqualificazione) perchè in base ai dati di rilievo saranno i più efficaci a sfruttare al meglio le dotazioni esistenti

##### Osservazione 2.1 Rete stradale (parzialmente accolta):

La corsia dinamica è prevista prioritariamente nel tratto stradale O-R-S strada ex-provinciale 467, dove la presenza di molte immissioni genera condizioni di alta incidentalità per la svolta in sinistra. La sezione stradale e il contesto previsti dal PSC consentono la realizzazione di questa misura. Inoltre la combinazione con le previsioni di porte urbane e attraversamenti sicuri,

garantiranno diminuzione di velocità a parità di fluidità.

Osservazione 2.2 Trasporto pubblico e intermodalità (parzialmente accolta):

Il percorso ciclopedonale ad est è già in parte presente e in sede di Piano triennale delle opere pubbliche si utilizzerà il principio contenuto in suddetta osservazione come linea guida degli interventi di manutenzione di tale tratto.

Osservazione 3.1.2 Classificazione funzionale (parzialmente accolta):

Le strade che ricadono sotto la classificazione f-bis sono quelle indicate dalla cartografia e per “interni alle zone agricole” si intendono quelle strade che servono all'accessibilità ai fondi e agli insediamenti.

Osservazione Regolamento Viario (parzialmente accolta):

- La previsione di soluzioni tipo viene demandata all' ufficio LLPP, che dovrà attenersi al principio ribadito dall'osservazione in ogni previsione.
- Art 15: Si precisa che l'osservazione è già soddisfatta poichè viene considerato uno spazio di 1 metro attorno ai parcheggi per garantire il transito dei pedoni (come da articolo 157 comma 2 del codice della strada).
- Parcheggi disabili: quanto richiesto è già garantito da quanto previsto dal codice stradale, si ritiene perciò di ometterne la ripetizione per ragioni di snellezza dell'articolato
- Art 18: l'articolo già prevede che le autorizzazioni siano consentite fatto salvo l'obbligo di adeguamento alle prescrizioni del codice della strada e di conseguenza così per ogni intervento successivo, non si ritiene opportuno aggiungere ulteriori obblighi.

**B) PARERE, OSSERVAZIONI E RISERVE DELLA PROVINCIA DI REGGIO EMILIA  
(DECRETO DEL PRESIDENTE N.85/2017 - PROT.N.11281 DEL 28/06/2017)**

Riserva di cui al CONSIDERATO (accolta):

SI ACCOGLIE IN PIENO LA RICHIESTA DI ADEGUARE IL PGTU AI CONTENUTI DEL PSC, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALLE PREVISIONI DELLE FERMATE DEL TRASPORTO PUBBLICO FERROVIARIO. SI RIBADISCE ALTRESÌ DI INDIVIDUARE UNA IPOTESI DI NUOVA FERMATA IN AGGIUNTA SU CASALGRANDE CENTRO, LA CUI REALIZZAZIONE SARÀ COMUNQUE PRECEDUTA DA NECESSARIA MODIFICA DEGLI STRUMENTI URBANISTICI VIGENTI SOVRAORDINATI E NON DI MENO ATTRAVERSO ACCORDI TERRITORIALI COME GIÀ ESPRESSO AL CONSIDERATO DELLA RISERVA IN OGGETTO.

### **C) OSSERVAZIONI DEI CITTADINI AL PGTU (ADOTTATO CON DCC N.39/2015)**

- OSS. N.1 (accolta parzialmente)

#### *Motivazioni*

Il PSC per tale zona prevede la possibilità di valutare nelle aree delimitate “Assi della riqualificazione diffusa – Tav.1 del PSC vigente” l’inserimento di nuove soluzioni viabilistiche atte a migliorare i servizi esistenti. *Si accoglie parzialmente come* da OSS. N.16 PSC (atto di cui alla controdeduzione della DCC n.58 del 28/11/2016), in quanto il suo contenuto sarà valutato nell’inserito nella programmazione in sede di POC, ai sensi dell’art.30-34 della Legge Regionale n.20/2000 smi, attraverso quanto previsto dal PSC sugli assi della riqualificazione diffusa al cui interno ricade l’area in oggetto.

- OSS. N.2 (accolta parzialmente)

#### *Motivazioni*

Si confermano scelte strategiche del PSC e PGTU in quanto coerenti con le politiche assunte dall’Amministrazione Comunale. Si ritiene la proposta conforme alle strategie di PSC con modifica della tavola di progetto (Tav.3), inserendola nei rami di previsione legati all’itinerario del Secchia.

### **D) OSSERVAZIONI UFFICIO TECNICO**

Si accoglie l’osservazione dell’Ufficio Tecnico eliminando nella “Relazione illustrativa” e “Cartografia” (tavv.1-2-3-4-5) del progetto di PGTU il braccetto viario di collegamento tra la SP n.51 e la Strada Pedemontana quale refuso delle attività di lavoro.

Il Tecnico

Ing. Monti Luca