

Comune di COSTERMANO SUL GARDA

Provincia di Verona

PIANO DEGLI INTERVENTI n. 10

TEMATICO OPERE PUBBLICHE

- Revisione viabilità tratto urbano S.P.8 Viale della Repubblica Capoluogo
- Marciapiede e Slargo Via Consolini Frazione di Albaré

NORME TECNICHE OPERATIVE

Settembre 2017

ADOTTATO dal Consiglio Comunale

APPROVATO dal Consiglio Comunale

Studio di Architettura ed Urbanistica
Arch. Valentino Gomitolo
Via F. Magellano n. 1 - 37138 VERONA
Tel. 045 8343920
e-mail valentino.gomitolo@gmail.com
pec valentino.gomitolo@archiworldpec.it

IL PROGETTISTA

Arch. Valentino Gomitolo

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Geom. Alberto Bizzocoli

IL SINDACO

Dott. Stefano Passarini

IL SEGRETARIO COMUNALE

Dott. Paolo Abram

Art. 1

- Sono confermate integralmente le NTO del PI vigente. In particolare trattandosi di interventi riguardanti la viabilità si rimanda agli articoli del PI vigente che di seguito vengono riportati.
- L'area riguardante la tratta viabilistica Viale della Repubblica è assoggettata a Vincolo Paesaggistico DLgs 42/2004 art. 136 aree di notevole interesse pubblico. Dovranno essere espletati gli adempimenti necessari in fase di progetto definitivo.
- L'area riguardante la tratta viabilistica Viale della Repubblica ricade parzialmente in zona SIC. Dovrà essere redatta apposita relazione di VInCA.
- L'opera riguardante la tratta di Via Consolini ricade in area di tutela a rischio archeologico. Dovranno essere espletati gli adempimenti necessari in fase di progetto definitivo.

Si riportano di seguito gli articoli 80, 82, 83 e 84 del PI vigente in materia di viabilità.

Art. 80 Il Sistema della mobilità

Il Sistema della mobilità è l'insieme delle infrastrutture necessarie alla circolazione di persone e cose nella Città Consolidata e nel restante territorio aperto, assieme alle dinamiche generate dall'interazione con i Sistemi Insediativo ed Ambientale con cui tenta di integrarsi.

Il Sistema della mobilità si pone gli obiettivi di rendere gli spostamenti più efficienti e sostenibili, di ridurre le occasioni di incidentalità, promuovendo anche comportamenti più sicuri in una realtà fortemente antropizzata e caratterizzata da una forte capacità attrattiva, in cui la comunità richiede sempre più pressantemente una maggiore qualità di vita.

Tali obiettivi sono perseguibili attuando strategie sul territorio che perseguano:

- *il miglioramento delle relazioni territoriali generate dalla mobilità extraurbana lungo le direttrici viabilistiche di collegamento con i comuni limitrofi;*
- *la riqualificazione dei tratti viari caratterizzati dalla presenza di duplice traffico, urbano e di attraversamento (in corrispondenza dei centri abitati delle frazioni di Albaré e Castion durante i periodi estivi e festivi);*
- *il miglioramento della sicurezza stradale e della funzionalità della rete viabilistica con opere pubbliche e la riqualificazione e l'ampliamento della viabilità esistente;*
- *il miglioramento delle infrastrutture viabilistiche con la realizzazione di strade, roatorie, piste ciclabili e percorsi pedonali;*
- *il miglioramento della sosta;*
- *il miglioramento dell'accessibilità ai centri urbani, costituiti dalle frazioni della città, ed ai principali generatori di traffico, rappresentati dalle realtà economico-produttive e dai servizi di interesse locale;*
- *il miglioramento della conflittualità esistente nei punti in cui convergono la viabilità territoriale e quella a scala comunale/urbana (nodo centro Albaré);*
- *miglioramento e potenziamento delle piste ciclabili e dei percorsi pedonali, in sede protetta, per collegare le diverse parti della Città Consolidata in maniera sicura.*

Art. 82 Viabilità urbana e criteri per gli interventi volti a razionalizzare e migliorare la circolazione urbana

Il PI promuove la riqualificazione, la razionalizzazione della viabilità urbana esistente, assieme al suo potenziamento con nuove azioni sul territorio, indicate nella tavola di piano come schemi direttori, aventi valenza indicativa, rappresentativa di un tracciato che sarà individuato e determinato in sede di progetto. Per la viabilità urbana esistente il PI indica i criteri che piani di settore (PUT, piani della mobilità, progetti di opere pubbliche) e progetti puntuali della pubblica amministrazione e dei privati dovranno sviluppare in opportune azioni per:

- *separare e regolare i flussi di traffico a scala urbana, comunale e sovracomunale;*
- *migliorare i collegamenti con le diverse realtà locali della Città Consolidata residenziale ed economico-produttiva per elevare la qualità della vita e per offrire maggiori opportunità al sistema economico locale legate a fattori di localizzazione ottimali;*
- *migliorare l'accessibilità ai principali generatori di traffico, costituiti dalle realtà economico-produttive e dai servizi di interesse locale;*
- *individuare e realizzare le connessioni necessarie a ricostituire il legame tra gli insediamenti, interrotto dalle barriere di natura diversa;*
- *riqualificare, migliorare e potenziare il sistema della sosta;*
- *interventi di arredo urbano sulla pavimentazione stradale, differenziazione materiali attraversamenti pedonali, adeguamento illuminazione pubblica, etc.*

Le azioni di riqualificazione, razionalizzazione e miglioramento della viabilità, nonché quelle di nuova viabilità devono soddisfare i seguenti criteri:

- *gli elementi del sistema viario vanno progettati o riqualificati in modo che le funzioni a loro attribuite siano tali inequivocabilmente e, al contempo, che gli stessi siano chiari e leggibili univocamente ai fruitori sia per il tema della circolazione cui si riferiscono, sia per il disegno della strada, sia per l'arredo e per i materiali impiegati.*
- *si devono garantire condizioni di funzionalità, di facilità di orientamento e di sicurezza della circolazione, prevedendo l'attuazione coordinata della segnaletica, dell'eventuale semaforizzazione, dell'illuminazione, della sistemazione delle aree a servizio e quant'altro previsto dal progetto.*
- *le intersezioni stradali ed i sistemi di accesso, soprattutto ai servizi ed alle attività produttive/commerciali, vanno dislocati, progettati ed attrezzati con segnaletica, illuminazione, sistemazione della sede stradale e delle aree limitrofe col fine di ridurre l'intralcio ai flussi di traffico e di garantire le condizioni di sicurezza nel transito dei mezzi.*
- *le soste ed i parcheggi si devono realizzare sulla base di un piano dei parcheggi che sia attento ai problemi di accessibilità e di scambio intermodale con la rete dei servizi di trasporto pubblico.*
- *gli interventi sulla viabilità interna ai centri abitati deve assolutamente soddisfare requisiti di sicurezza per i pedoni ed i ciclisti con opportune azioni e/o dispositivi, come ad esempio dissuasori della velocità, adeguate isole di attraversamento pedonale etc.;*
- *Si deve valutare la necessità della viabilità pedonale, ciclabile ed anche rurale all'interno della viabilità di distribuzione urbana, organizzando appropriate corsie protette di circolazione.*

Per quanto riguarda la Frazione di Castion il PAT ha individuato i tratti interessati dalla riqualificazione della viabilità esistente. Si rimanda a specifici Piani di Settore e a specifici progetti di opere pubbliche l'attivazione e l'attuazione della riqualificazione di tale viabilità secondo i criteri e le direttive previsti dal PAT.

Per gli interventi legati alla viabilità urbana esistente e di progetto è possibile valutare l'opportunità di operare con programmi complessi o di applicare gli strumenti della perequazione urbanistica, del credito edilizio e della compensazione urbanistica, definendone gli ambiti ed i contenuti ai sensi, rispettivamente, dell'Art. 69, Art. 70 e Art. 71 delle presenti norme.

Art. 83 Norme specifiche per interventi di ambientazione stradale delle infrastrutture viarie nuove ed esistenti

La ridefinizione del paesaggio circostante la nuova viabilità e/o la riqualificazione della viabilità esistente devono compiersi con criteri di progettazione paesaggistica, utilizzando preferibilmente tecniche di ingegneria naturalistica ed ambientale.

Gli interventi di ambientazione sono necessari per attenuare gli effetti dovuti all'impatto ambientale e all'inquinamento acustico delle infrastrutture e per mitigare quelli connessi al traffico veicolare.

I criteri, da adottare per la realizzazione di questi interventi, devono perseguire:

- a) il mantenimento, ove possibile, delle alberature esistenti, comprensivo del piano degli interventi di manutenzione e di sostituzione delle stesse alberature;
- b) la messa a dimora di nuovi filari di alberi, utilizzando prevalentemente le essenze latifoglie caduche appartenenti alla vegetazione tipica della zona e con analoghe essenze arbustive;
- c) se necessario, la realizzazione di dune alberate;
- d) se necessario, l'installazione di barriere antirumore artificiali, formate, ove possibile, da rilevati di terra coperti da vegetazione oppure con barriere vegetali o in legno e comunque integrate da elementi di verde;
- e) la sistemazione delle aree residuali, che si formano tra il ciglio stradale e il confine dell'ambito di zona, mediante recupero ambientale;
- f) la realizzazione di adeguati varchi al fine di rendere le infrastrutture viarie adeguatamente permeabili alla viabilità ciclabile e pedonale e non costituire barriere alla mobilità non motorizzata.

Art. 84 Rete pedonale e ciclabile

La rete di piste ciclabili e pedonali, esistenti e di nuova realizzazione che collegano le parti della Città Consolidata ed il restante territorio con la finalità di integrare la rete viaria autoveicolare, deve soddisfare requisiti di sicurezza, autonomia, qualità del vivere e dell'abitare, eliminazione delle barriere architettoniche.

Le piste ciclabili e pedonali devono costituire una rete continua che collega i centri urbani tra loro e con i luoghi di più rilevante interesse storico ed ambientale del territorio.

Il PI indica nella tavola di piano i principali tracciati di nuove piste ciclabili e pedonali che costituiscono degli schemi direttori, aventi valenza indicativa di massima, rappresentativa di un tracciato che sarà individuato e determinato in sede di progetto.

Il PI demanda la progettazione e la realizzazione di piste ciclabili e pedonali a specifici piani di settore (PUT, piani della mobilità, progetti di opere pubbliche, etc.), che devono attenersi alle seguenti direttive:

- le nuove piste ciclabili all'interno della Città Consolidata potranno essere realizzate nelle sedi viarie esistenti, marciapiedi compresi, ovvero nell'ambito degli interventi di riqualificazione della viabilità urbana, di cui all'Art.82, e nelle aree destinate a servizi, di cui all'Art. 63;
- le piste ciclabili previste in adiacenza a nuovi tratti di viabilità potranno essere realizzate contestualmente agli stessi, all'interno delle fasce di rispetto in modo compatibile agli interventi di ambientazione, di cui all'Art.83 delle presenti norme;

- *le piste ciclabili e gli spazi pedonali devono essere possibilmente alberati, non presentare barriere architettoniche, garantire una conveniente illuminazione;*
- *i progetti devono garantire sicurezza e fluidità al traffico veicolare nelle intersezioni interessate dagli itinerari ciclabili e pedonali;*
- *gli itinerari possono essere integrati con attrezzature accessorie per il posteggio, la riparazione ed il noleggio di biciclette, il riparo ed il ristoro degli utenti, lo scambio con altri mezzi di trasporto.*