

PROGETTO PRELIMINARE

Intervento di apertura al traffico di Via Sottoportico
con acquisizione al patrimonio demaniale del sedime
viario

RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA



STR_02-012

C:\Users\stefano\Desktop\logo_fvg\logo_friuli_3129x641_1276790745.png



Provincia di Udine
Province di Udin



Comune di Muzzana del Turignano

Progettazione a cura
dello Studio Tecnico InGeo

IL PROGETTISTA
ING. FRANCESCHINIS Ilaria

IL PROGETTISTA
Geom. NATALI Stefano

1	Emesso per approvazione e desecuzione	07/12/2012	S.N.	I.F.	
REV. N°	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	CONTROLLATO	APPROVATO

INDICE

RELAZIONE TECNICO-DESCRITTIVA

1. RELAZIONE TECNICO DESCRITTIVA	PAG.2
1.1 PREMESSA	PAG.2
1.2 IDENTIFICAZIONE GEOGRAFICA, CATASTALE E DI PRGC	PAG.2
1.3 DEFINIZIONI GENERALI	PAG.2
1.4 LO STATO DI FATTO	PAG.4
1.4.1 RILIEVO TOPOGRAFICO DEI LUOGHI E RESTITUZIONE GRAFICA	PAG. 4
1.5 CARATTERISTICHE DELLE OPERE IN PROGETTO	PAG.5
2. SUPERAMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE	PAG.7
2.1 PREMESSA	PAG.7
2.2 MARCIAPIEDI	PAG.7
2.3 PERCORSI	PAG.8
2.4 PAVIMENTAZIONE	PAG.8
2.5 ARREDO URBANO	PAG.9
2.6 PARCHEGGI	PAG.9
2.7 ATTRAVERSAMENTI PEDONALI	PAG.9

RELAZIONE TECNICO-DESCRITTIVA

1.1 Premessa

La seguente relazione tecnico-descrittiva riguarda l'intervento di apertura al traffico di Via Sottoportico con l'acquisizione al patrimonio demaniale del sedime viario. L'Amministrazione Comunale di Muzzana Del Turgnano ha fornito le linee guida per il recupero urbano dell'area con l'obiettivo di favorire oltre al transito di pedoni, cicli e veicoli vari, i mezzi di soccorso nelle situazioni di emergenza viste le difficoltà di accesso a tale Via privata ad uso pubblico.

1.2 Identificazione geografica, catastale e di PRGC

L'area oggetto di intervento è sita in Comune di Muzzana Del Turgnano, con accesso da Via Roma ed è catastalmente individuata al foglio 10.



Figura 1: Inquadramento generale dell'area tratto da Google Maps

Secondo il PRGC in vigore i lotti interessati rientrano in zona A di centro storico

1.3 Definizioni generali

Via Sottoportico può essere considerata via vicinale in quanto per definizione è: "la strada di proprietà privata soggetta a servitù di uso pubblico". Parallelamente, il comma 7 dell'art. 2 del Codice della Strada (D.lgs n. 258/92) stabilisce che: "ai fini del presente codice le vie vicinali sono assimilate alle strade comunali", ossia alle strade urbane di scorrimento ed a quelle di quartiere e locali, meglio definite dallo stesso articolo.

La principale distinzione che si rinviene in materia di strade interpoderali attiene all'esistenza o meno di un diritto di uso pubblico sulle stesse: si distingue in proposito tra strade vicinali pubbliche e strade vicinali private (cd. vie agrarie).

Al fine quindi, di stabilire se una strada interpoderale sia pubblica oppure privata, non rileva - come potrebbe pensarsi -, il fatto che la stessa risulti (o meno) inserita negli elenchi delle strade vicinali, poiché l'iscrizione non ha valore costitutivo, ma soltanto dichiarativo, consentendo soltanto di presumere che la strada sia pubblica, ma senza darne la certezza (TAR Sicilia, Catania, 29 novembre 1996, n. 2124).

Al contrario, la natura pubblica della strada, dipende dalla coesistenza di tre condizioni quali:

(a) "il passaggio esercitato iure servitutis publicae da una collettività di persone qualificate dall'appartenenza ad un gruppo territoriale" nonché

(b) "la concreta idoneità del bene a soddisfare esigenze di carattere generale, anche per il collegamento con la pubblica via" ed infine

(c) "un titolo valido a sorreggere l'affermazione del diritto di uso pubblico, che può anche identificarsi nella protrazione dell'uso da tempo immemorabile" (TAR Toscana, Sez. III, 11 aprile 2003, n. 1385; conformi, tra le molte: TAR Umbria, Perugia, 13 gennaio 2006, n. 7; id., 21 settembre 2004, n. 545; ed in precedenza: Cons. di Stato, Sez. IV, n. 1155/2001; Cons. di Stato, Sez. V, n. 5692/2000; Cass. civ., Sez. II, n. 7718/1991).

Al contrario, quando non ricorrano gli elementi di cui sopra, ma vi sia stata la cd. collatione privatorum agrorum (ossia la messa a disposizione di una parte del proprio terreno da parte di ciascun proprietario frontista), la strada deve qualificarsi come privata (non nel senso di titolarità, ma nel senso di mancanza di pubblico passaggio).

La distinzione non è fine a sé stessa, ma comporta alcune importanti conseguenze, sia giuridiche che economiche.

In primo luogo, il fatto che una certa collettività di persone transiti su una determinata strada produce il sorgere, con il protrarsi del tempo, dell'usucapione di un diritto di uso pubblico da parte dell'ente territoriale (Comune), il quale potrà, conseguentemente, esercitare i poteri di autotutela (previsti dal combinato disposto dell'art. 378 l. 20 marzo 1865 n. 2248 all. F e 15 decreto Luogotenenziale 1 settembre 1918 n. 1446), che si renderanno, di volta in volta, più opportuni: quale, ad es., l'ordine di riaprire l'eventuale chiusura al pubblico passaggio (TAR Toscana, Sez. III, 19 luglio 2004, n. 2637; Cons. Stato, Sez. V, 1 dicembre 2003, n. 7831; id., , Sez. V, 10 gennaio 1997, n. 29).

Tale situazione si verifica assai frequentemente, dal momento che l'uso pubblico della strada non incide sulla proprietà della stessa: cosicché spesso il proprietario della strada ritiene di avere il diritto di apporvi chiusure di vario genere, trattandosi di un bene del quale egli è titolare.

In secondo luogo, i soggetti stessi appartenenti alla collettività, saranno legittimati ad agire in giudizio per la propria tutela, ossia per il mantenimento del loro diritto di uso pubblico della strada.

Ancora, venendo così ad alcune delle conseguenze di carattere economico, per le strade vicinali soggette ad uso pubblico (ossia pubbliche), il Comune è obbligato a concorrere alla spesa per la loro "manutenzione, sistemazione e ricostruzione", ai sensi dell'art. 3 del Decreto Luogotenenziale del 1 settembre 1918, n. 1446, in una misura che varia a seconda dell'importanza della strada: da un minimo di un quinto della spesa, sino ad arrivare alla metà.

Sempre in tema di oneri nascenti dalla natura pubblica della strada, viene prevista, obbligatoriamente, la costituzione di un apposito Consorzio tra gli utenti della strada (art. 14 L. 12 febbraio 1958, n. 126, unico articolo che non risulta abrogato dal Codice della strada).

Al contrario, per le strade private non sorge alcun obbligo a carico del Comune (ovvero dell'ente territoriale), ma soltanto una facoltà, oltretutto limitata per legge: cosicché le spese per la loro sistemazione sono necessariamente ripartite tra i soli proprietari, i quali possono, ma soltanto laddove lo vogliono, costituirsi in Consorzio.

Un aspetto interessante in ordine alle strade vicinali è la possibilità di utilizzarle per un uso diverso dal transito: ad es. per l'interramento di tubazioni destinate a servizio di immobili: infatti, trattandosi di godimento pubblico di transito, esula da questo ogni altro diritto che si intenda fare valere, salvo il potere del Comune in ordine alle proprie strade, cui quelle vicinali sono equiparate.

In ogni caso, peraltro, gli eventuali permessi che verranno accordati, lasciano impregiudicato, purché si rinvenga in maniera certa il titolo, il diritto del proprietario della strada alla relativa indennità.

1.4 Lo stato di fatto

Come accennato in premessa costituisce oggetto dei lavori il tratto urbano di Via Sottoportico e il collegamento della stessa con la Via Tarabane.

La Via Sottoportico, nonostante rientri a far parte della viabilità pubblica del Comune, risulta di proprietà delle particelle catastali meglio individuate nelle tavole allegate, è percorribile in doppio senso di marcia e attualmente risulta interrotta in prossimità della Via Tarabane oggetto di recenti opere di urbanizzazione costituite da reti fognarie, da barriera antirumore e filtro a lato della Statale 14, dalla formazione delle sedi carraie e pedonali, nonché degli attraversamenti del canale Roiuzzo realizzate dal "Consorzio Depurazione Acque Bassa Friulana".

La viabilità esistente non permette un flusso veicolare sicuro e soprattutto impedisce agli eventuali mezzi di soccorso di poter raggiungere i fabbricati facenti parte delle varie corti e borghi nelle situazioni di emergenza. Inoltre, la scarsa visibilità in corrispondenza degli innesti delle strade laterali unita al flusso di traffico che vi transita determina condizioni di pericolo per la circolazione stradale.

Pertanto queste condizioni hanno messo in evidenza la necessità di regolarizzare tale strada collegandola con la Nuova viabilità realizzata per potersi coordinare con le principali arterie stradali.

L'ambito di intervento nello stato di fatto si presenta sufficientemente delineato, infatti si può riconoscere il sedime viario esistente parzialmente costeggiato da marciapiede e fornito delle reti tecnologiche quali fognatura, acquedotto, luce e gas e illuminazione pubblica.

1.4.1 Rilievo topografico dei luoghi e Restituzione grafica

Inizialmente si è provveduto a verificare il contesto dei luoghi ed in particolare si sono reperiti gli elementi storici catastali delle particelle e di quelle confinanti all'Agenzia del Territorio di Udine, sezione Catasto Terreni, fornendosi così delle copie di mappe di visura e delle mappe storiche, visure catastali ad indicazione delle superfici dei mappali interessati oltre alla Carta Tecnica Regionale e relativa Orthofotodigitale della zona oggetto di misurazione.

Si è effettuato il rilievo di campagna con strumentazione elettronica di precisione, quale il G.P.S. della Trimble mod. R6 con rilevazione in statico e realtime e della Stazione Totale Trimble 5601 sdr200+(CERTIFICATO ISO9001) robotico fornito di distanziometro elettro-ottico con registrazione automatica dei dati di rilievo che, oltre a fornire una precisione dei risultati, facilita le modalità di rilevamento; calibratura degli strumenti effettuata all'inizio del stationamento; lettura degli angoli con strati a cannocchiale diritto e capovolto con rifacimento di tutte quelle misure che diano scarti angolari superiori ai 20 secondi centesimali nel calcolo delle medie; misura delle distanze in andata e ritorno con rifacimento di quelle che abbiano dato scarti superiori ai 20 millimetri; uso di impianto di poligonazione con tre treppiedi e basette fisse con spostamento delle mire e dello strumento.

Si sono rilevati i confini presunti esistenti dei mappali adiacenti all'area di intervento espropriativo del Fg.10 e dei fabbricati, ed altri punti determinanti per la sovrapposizione del rilievo alla mappa catastale, quali spigoli di vecchi fabbricati e vertici di confini certi, e porzione della strada "Via Tarabane", oggetto di raccordo con Via Sottoportico.

Il rilievo di campagna è poi stato inserito su apposito software Topografico-Cartografico ed elaborato in modo tale da poterne ottenere un disegno su base compatibile Cad, che rappresentasse la zona rilevata con buone precisioni.

Ottenuto così il disegno del rilievo lo si è sovrapposto alle mappe catastali e alla Carta Tecnica Regionale collegata all' Orthofodigitale, riferendo lo stesso a punti caratteristici precedentemente rilevati (spigoli di vecchi fabbricati e vertici di confini certi,ect..).

Con la sovrapposizione del rilievo alle mappe catastali si è estrapolato il modello matematico per il successivo studio del Progetto Preliminare oggetto di intervento da cui si sono ricavati i profili e le sezioni nonché la delimitazione grafica del nuovo progetto stradale.

1.5 Caratteristiche delle opere in progetto

Le opere in progetto sono costituite principalmente dall'individuazione precisa del sedime viario per l'acquisizione dello stesso al patrimonio demaniale, nonché il collegamento dello stesso con la Via Tarabane per agevolare i flussi veicolari.

La stesura del presente progetto ha richiesto, in via preliminare, un'analisi delle strade comunali per verificare:

- le caratteristiche geometriche della sede stradale;
- la dotazione e la funzionalità delle infrastrutture tecnologiche e sotto servizi;
- le condizioni della fondazione stradale, dello strato di collegamento e del manto d'usura;
- la presenza di marciapiedi, le dimensioni geometriche e lo stato di conservazione con particolare attenzione alle rampe e agli attraversamenti;
- la presenza dell'impianto di illuminazione pubblica;
- la segnaletica stradale.

Detta analisi ha permesso di analizzare le condizioni dell'area valutando, altresì, il volume di traffico e cercando di dare continuità agli interventi eseguiti nell'ultimo decennio.

Più specificatamente le fasi operative di tale intervento comprendono:

✓ *Acquisizione ad uso pubblico ed esproprio delle aree in oggetto*

Nell'ambito di tale procedimento espropriativo si distinguono tre diverse stadi e precisamente:

- a) la fase dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio;
- b) la fase della dichiarazione di pubblica utilità;
- c) la fase della determinazione, anche in via provvisoria, dell'indennità di esproprio.

Per quanto riguarda la prima di tali fasi, questa può coincidere con l'approvazione della variante, ovvero con un atto di natura equivalente (adottato mediante conferenza di servizi, accordo di programma, intesa, ecc.), che prevedano la realizzazione di un'opera pubblica o di pubblica utilità. Il vincolo ha la durata di 5 anni ed entro questo termine può essere emanato il provvedimento che comporta la dichiarazione di pubblica utilità dell'opera. A garanzia e tutela degli interessati la legge prevede e disciplina le modalità di

partecipazione degli stessi al procedimento. Per quanto concerne la fase della dichiarazione di pubblica utilità, la legge disciplina gli atti che comportano la dichiarazione stessa, enunciandone specificamente gli effetti. La terza e finale fase del procedimento espropriativo si conclude con l'emanazione del decreto di esproprio il cui effetto ablativo si produce tuttavia solamente quando l'amministrazione si immette nel possesso dell'area e viene redatto il relativo verbale.

✓ **Realizzazione delle opere di raccordo tra Via Sottoportico e Via Tarabane**

- a) Formazione del nuovo attraversamento di collegamento con la viabilità carraia a senso unico della larghezza di ml. 5,00 costituita da sottofondo in materiale inerte, cunette laterali in cubetti di porfido e pavimentazione asfaltica e di tutte le opere necessarie alla realizzazione del raccordo
- b) Adattamento ed eventuale predisposizione di manufatti cementizi e pozzetti per lo smaltimento e raccolta delle acque meteoriche e di cavidotti interrati per la distribuzione elettrica e telefonica da eseguirsi con i consueti manufatti unificati, tubi in PVC e pozzetti cementizi in conformità alle disposizioni degli Enti gestori dei servizi;
- c) Realizzazione delle aree di parcheggio costituite da sottofondo in materiale inerte, caldana cementizia armata, cordolo di delimitazione incremento bianco e pavimentazione in cubetti di porfido;
- d) Sistemazione a verde e posa in opera di eventuali elementi di arredo indispensabili alla fruizione dell'area
- e) Installazione segnaletica stradale

Il progetto è stato redatto in conformità con le regole e le norme applicabili, stabilite sia attraverso la vigente legislazione a livello nazionale, regionale e comunale.

2 SUPERAMENTO BARRIERE ARCHITETTONICHE

2.1 Premessa

In merito al superamento delle barriere architettoniche si rende necessario, tra i tanti provvedimenti che occorrono, l'adeguamento alla normativa vigente degli scivoli esistenti e la costruzione di nuovi al fine di agevolare il transito pedonale agli spazi ed ai servizi pubblici, con particolare attenzione a coloro che hanno difficoltà motorie.

Lo scopo del quale è il raggiungimento di un livello tipologico di abbattimento delle barriere che sia allineato ai dettami legislativi ed all'utilizzo da parte dei cittadini tenendo conto di tutte le casistiche e le problematiche presenti sul territorio comunale significative esigenze e proposte, che si possono così elencare:

- 1) Utilizzo di idoneo materiale che non presenti scabrosità e fessure tali da impedire un agevole transito ai disabili motori (no pavimentazione in cubetti, si pavimentazioni bituminose);
- 2) Esigenza di individuare un adatto materiale che funga da segnale tattile per i disabili sensoriali (si pavimentazioni in cubetti, no pavimentazioni lisce);
- 3) Rispetto tassativo delle pendenze trasversali dei marciapiedi in qualsiasi condizione di percorso;
- 4) Scelta delle priorità di intervento da eseguire sul territorio cittadino, per ogni circoscrizione seguendo linee guida dell'Amministrazione, a partire dall'individuazione di luoghi particolarmente sensibili;
- 5) Individuazione di modalità di coordinamento di tutti gli interventi sul suolo, aree verdi, parcheggi ecc.

Per barriere architettoniche si intendono:

- 1) gli ostacoli fisici che sono fonte di disagio per la mobilità di chiunque e in particolare di coloro che, per qualsiasi causa, hanno una capacità motoria ridotta o impedita in forma permanente o temporanea;
- 2) gli ostacoli che limitano o impediscono a chiunque la comoda e sicura utilizzazione di spazi, attrezzature o componenti;
- 3) la mancanza di accorgimenti e segnalazioni che permettono l'orientamento e la riconoscibilità dei luoghi e delle fonti di pericolo per chiunque e in particolare per i non vedenti, per gli ipovedenti e per i sordi.

2.2 Marciapiedi (rif: articoli 5 e 6, D.P.R. 503/96)

Il dislivello, tra il piano del marciapiede e zone carrabili ad esso adiacenti non deve, salvo giustificate eccezioni, superare i 15 cm.

La larghezza dei marciapiedi realizzati in interventi di nuova urbanizzazione deve essere tale da consentire la fruizione anche da parte di persone su sedia a ruote.

Il fondo stradale, in prossimità dell'attraversamento pedonale, potrà essere differenziato mediante rugosità poste su manto stradale al fine di segnalare la necessità di moderare la velocità.

Le piattaforme salvagente devono essere comunque accessibili alle persone su sedia a ruote ma è preferibile che alla loro corrispondenza il percorso di attraversamento pedonale sia complanare alla sede stradale.

2.3 Percorsi (rif: articolo 4, comma 2.1, D.M. 236/89)

Nello spazio pubblico deve essere sempre garantito almeno un percorso preferibilmente in piano con caratteristiche tali da consentire la mobilità delle persone con ridotte o impedito capacità motorie e che assicuri loro la piena accessibilità, al pari delle persone normodotate, a tutti i punti dello spazio pubblico, con particolare riferimento a tutti gli accessi degli edifici, a tutti gli attraversamenti stradali, alle fermate dei mezzi pubblici e ai parcheggi (salvo nei casi in cui non possa essere che garantita almeno la riserva del 2%).

I percorsi devono presentare un andamento quanto più possibile semplice e regolare in relazione alle principali direttrici di accesso ed essere privi di strozzature, arredi, ostacoli di qualsiasi natura che riducano la larghezza utile di passaggio o che possano causare infortuni. La loro larghezza deve essere tale da garantire la mobilità nonché, in punti non eccessivamente distanti tra loro, anche l'inversione di marcia da parte di una persona su sedia a ruote.

Quando un percorso pedonale sia adiacente a zone non pavimentate, è necessario prevedere un ciglio da realizzare con materiale atto ad assicurare l'immediata percezione visiva se percorso con bastone.

Qualsiasi cambio di direzione rispetto al percorso rettilineo deve avvenire in piano; ove sia indispensabile effettuare svolte ortogonali al verso di marcia, la zona interessata alla svolta, per 1,70 m (o, dove impossibile, per almeno 1,40 m) su ciascun lato a partire dal vertice più esterno, deve risultare in piano e priva di qualsiasi interruzione.

Ove sia necessario prevedere un ciglio, questo deve essere sopraelevato di 10 cm dal calpestio, essere differenziato per materiale e colore dalla pavimentazione del percorso, non essere a spigoli vivi ed essere interrotto almeno ogni 10 m da varchi che consentano l'accesso alle zone adiacenti non pavimentate.

La pendenza longitudinale non deve superare di norma il 5%; ove ciò non sia possibile, sono ammesse pendenze superiori.

Per pendenze del 5% è necessario prevedere un ripiano orizzontale di sosta, di profondità almeno 1,50 m, ogni 15 m di lunghezza del percorso; per pendenze superiori tale lunghezza deve proporzionalmente ridursi fino alla misura di 10 m per una pendenza dell'8%.

La pendenza trasversale massima ammissibile è dell'1% (art. 8.2.1, D.M. 236/89).

Il dislivello massimo ammissibile tra il piano del percorso ed il piano del terreno o delle zone carrabili ad esso adiacenti è di 2,5 cm e l'angolo del piccolo gradino deve essere adeguatamente smussato per facilitarne la salita con le sedie a rotelle. In realtà è più opportuno, soprattutto nel caso di passaggi pedonali chiaramente definiti, che questo mini gradino sia annullato da un raccordo perfettamente realizzato senza soluzione di continuità altimetrica.

Allorquando il percorso si raccorda con il livello stradale o è interrotto da un passo carrabile, sono ammesse brevi rampe di pendenza non superiore al 15% per un dislivello massimo di 15 cm.

Fino ad un'altezza minima di 2,10 m dal calpestio, non devono esistere ostacoli di nessun genere, quali tabelle segnaletiche o elementi sporgenti dai fabbricati, che possono essere causa di infortunio ad una persona in movimento.

2.4 Pavimentazione (rif: articolo 4, comma 2.2, D.M. 236/89)

La pavimentazione del percorso pedonale deve essere antisdrucchiolevole. Eventuali differenze di livello tra gli elementi costituenti una pavimentazione devono essere contenute in maniera tale da non costituire ostacolo al transito di una persona su sedia a ruote.

I pavimenti devono essere di norma orizzontali e complanari tra loro e non sdrucchiolevoli.

Per pavimentazione antisdrucchiole si intende una pavimentazione realizzata con materiali il cui coefficiente di attrito, misurato secondo il metodo della British Ceramic Research Association Ltd. (B.C.R.A.) Rep. CEC. 6-81, sia superiore ai seguenti valori:

- 0,40 per elemento scivolante cuoio su pavimentazione asciutta;
- 0,40 per elemento scivolante gomma dura standard su pavimentazione bagnata.

I valori di attrito predetto non devono essere modificati dall'apposizione di strati di finitura lucidanti o di protezione che, se previsti, devono essere applicati sui materiali stessi prima della prova.

Le ipotesi di condizione della pavimentazione (asciutta o bagnata) debbono essere assunte in base alle condizioni normali del luogo ove sia posta in opera.

Gli strati di supporto della pavimentazione devono essere idonei a sopportare nel tempo la pavimentazione ed i sovraccarichi previsti nonché ad assicurare il bloccaggio duraturo degli elementi costituenti la pavimentazione stessa.

Gli elementi costituenti una pavimentazione devono presentare giunture inferiori a 5 mm, stilate con materiali durevoli, essere piani con eventuali risalti di spessore non superiore a mm 2.

2.5 Arredo urbano (rif: articolo 4, comma 1.4, D.M. 236/89 e articolo 9, D.P.R. 503/96)

La disposizione degli oggetti di corredo urbano (fissi e mobili) deve essere tale da consentire il transito della persona su sedia a ruote e l'agevole utilizzabilità di tutte le attrezzature presenti. Deve essere data preferenza ad arredi non taglienti e privi di spigoli vivi.

Le tabelle ed i dispositivi segnaletici devono essere installati in posizione tale da essere agevolmente visibili e leggibili. Le tabelle ed i dispositivi segnaletici, nonché le strutture di sostegno di linee elettriche, telefoniche, di impianti di illuminazione pubblica e comunque di apparecchiature di qualsiasi tipo, sono installate in modo da non essere fonte di infortunio e di intralcio, anche a persone su sedia a ruote.

2.6 Parcheggi (rif: articolo 4, comma 2.3, D.M. 236/89 e articoli 10 e 11, D.P.R. 503/96)

Si considera accessibile un parcheggio complanare alle aree pedonali o a esse collegato tramite rampe.

Nelle aree di parcheggio devono comunque essere previsti, nella misura minima di 1 ogni 50 o frazione di 50, posti auto di larghezza non inferiore a m 3,20, e riservati gratuitamente ai veicoli al servizio di persone disabili.

Detti posti auto, opportunamente segnalati, sono ubicati in aderenza ai percorsi pedonali.

2.7 Attraversamenti pedonali

Uno dei punti più critici per la mobilità urbana delle persone portatrici di disabilità sono gli attraversamenti stradali. Oltre alle soluzioni ampiamente descritte per il più opportuno raccordo altimetrico dei percorsi pedonali è il caso di segnalare che i cosiddetti "nasi", vale a dire le penisole che rompono la continuità della sezione dei marciapiedi sostituendosi alle fasce riservate abitualmente alla sosta veicolare, hanno una funzione sia dissuasiva rispetto alla sosta abusiva che di garanzia di maggiore visibilità per il pedone che deve attraversare la strada. La loro presenza è indicata non solamente nelle aree di incrocio ma anche dove sussistono degli attraversamenti pedonali a metà isolato. L'allontanamento delle auto in posteggio dal punto di attraversamento e l'avanzamento del marciapiede fino al ciglio della vera e propria carreggiata costituiscono un serio passo avanti in termini di sicurezza. Inoltre il "naso" permette un deciso accorciamento del percorso di attraversamento della carreggiata, determinando un minore affanno e una maggiore sicurezza percepita da parte della persona in difficoltà, sia essa disabile o, ad esempio, anziana.

IL TECNICO
(Ing. FRANCESCHINIS Ilaria)