Comune di Vallo della Lucania (Salerno)

PUC - Piano Urbanistico Comunale

PICA CIAMARRA ASSOCIATI

www.pcaint.eu

80123 Napoli - Posillipo 176 pbx +39 081 5752223 fax +39 081 5755952 e-mail pca@pcaint.eu

prof. arch. Massimo Pica Ciamarra	
arch. Patrizia Bottaro	coordinamento
arch. Emanuela Campo	collaboratore
arch. Michelangelo Galeota	collaboratore
arch. Maria Serena De Lisa	collaboratore
dott. Fabrizio Cembalo	agronomia e sistemi naturali
arch. Vincenzo Russo	sistema della mobilità
arch. Maria Cerreta	consulenza studio socio-economico
arch. Francesco Varone	consulenza perequazione
ing. Gennaro Scarselli	zonizzazione acustica
arch. Salvatore Monteforte	zonizzazione acustica
dr.geologo Maurizio Puglisi	geologia
arch. Martino D'Onofrio	VAS

PICA CIAMARRA ASSOCIATI
80123 Napoli – Posillipo 176 pbx +39 081 5752223 fax +39 081 5755952
www.pcaint.eu
e-mail pca@pcaint.eu

CERTIFICATO ISO 9001:2000
n° reg. IQ NET: IT- 29100

Normativa

data	luglio 2013
scala	
prog	0508int
file	
Tav. N°	PM N
REDATTO	
VERIFICATO	

REVISIONE	DATA	DESCRIZIONE
01	ottobre 2013	
02		
03		

elaborato di proprietà PCAint.srl vietato riprodurlo o renderlo noto a terzi senza autorizzazione. Legge 22.04.41 n.633 art. 2575 e sgg. C.C.

BOZZA

Percorso file

Normativa Piano della Mobilità

art. 1 Il presente regolamento costituisce, di concerto con le norme attuative del PUC, la norma regolamentare per ogni intervento relativo alle componenti del sistema della mobilità: assetto della circolazione veicolare, organizzazione della sosta e parcheggi, rete pedonale e ciclabile, trasporto pubblico, distribuzione impianti di carburanti.

art. 2 Il Piano della Mobilità ingloba anche il Piano Urbano Traffico, il Piano trasporto locale, il Piano parcheggi, il Piano carburanti, pertanto le presenti norme sono da ritenersi attuative per l'insieme dei Piani citati.

art. 3 Il PUM è finalizzato a definire un sistema di mobilità ecosostenibile in grado soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini ad un livello di servizio accettabile, con soluzioni finalizzate alla riduzione dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, alla riduzione dei consumi energetici, a migliorare le condizioni di accessibilità alle principali funzioni collettive, a ridurre il volume di traffico veicolare nel centro storico, a garantire migliori condizioni di sicurezza, soprattutto nei luoghi con alta frequenza di utenze deboli.

art. 4 Il Piano della Mobilità si articola sulla base delle presenti norme e degli elaborati grafici del PUC, in particolare delle tavole:
A10 – Analisi del sistema della mobilità
PM.R – Relazione generale del sistema della mobilità
PUT – Piano Urbano Traffico
PTP – Piano trasporto locale
PM – Piano della mobilità
PP – Piano parcheggi
PDC – Piano distribuzione carburanti
PM.N Normativa
Nel merito della regolamentazione della mobilità e delle sue componenti, le principali fonti normative di riferimento sono state:
Dlgs 30 aprile 1992 n. 285 con le successive modifiche ed integrazioni – Nuovo Codice della strada
Dpr 16 dicembre 1992 n. 495 e successive modifiche ed integrazioni – Regolamento di esecuzione ed attuazione del Nuovo codice della strada
Direttive Ministeriali 12 aprile 1995 – Direttive per la redazione, l'adozione ed attuazione del piano urbano traffico
Norme C.N.R. sulle caratteristiche geometriche e di traffico delle strade urbane
Dpr 24 luglio 1996, n. 503 – Regolamento per l'eeliminazione delle barriere architettoniche negli spazi pubblici
D.M. Ministero Infrastrutture e Trasporti 5 nov. 2001 – Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade
D.M. Ministero Infrastrutture e Trasporti 19 aprile 2001 – Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali
Decreto Ministero LL.PP. 30 novembre 1999 n. 557 Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili
Legge 122 del 24 marzo 1989 e successive modifiche ed integrazioni.

art. 5 Tutti gli interventi previsti nella pianificazione del sistema della mobilità sono conformi alle indicazioni del Piano Urbanistico Comunale e non costituiscono variante ad esso.

art. 6 Il PUM non contempla la realizzazione di nuovi assi stradali primari, con l'esclusione di quelli specificamente riportati negli elaborati di progetto del PUC.

art. 7 Il PUM prevede interventi di messa in sicurezza e di riqualificazione delle principali strade, con i quali dovrà essere posta particolare cura al contesto paesaggistico in cui si realizzano, gli interventi di nuova realizzazione o di adeguamento dovranno porre attenzione alle caratteristiche morfologiche dei luoghi ed al contesto paesaggistico del tracciato, alla tessitura storica esistente, al rapporto con le infrastrutture e le reti esistenti naturali e artificiali (idrografia, reti ecologiche elettrodotti ecc...).e dovranno perseguire scelte di continuita' paesistica.

art. 8 L'Amministrazioni Comunale dovrà concordare con gli Enti proprietari e gestori delle infrastrutture extracomunali (Anas, Provincia,) le modalità e le opere per un qualificato inserimento nel paesaggio dell'infrastruttura stradale, con l'utilizzo delle fasce di rispetto come elementi costitutivi per la riconnessione ecologica e paesaggistica del territorio circostante.

art. 9 Oltre alle "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" emanate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con D.M. 5/11/2001, e successive modificazioni e integrazioni, la realizzazione, adeguamento e manutenzione delle infrastrutture viarie extraurbane devono rispettare le direttive e gli indirizzi di questa normativa.

art. 10 La realizzazione, adeguamento e manutenzione di una infrastruttura viaria dovrà riguardare l'insieme costituito dalla sede stradale, nonché delle relative fasce di ambientazione, intendendo con tale termine un insieme di aree, adiacenti alla carreggiata, adibite ed organizzate per l'inserimento di tutte le opere e misure necessarie alla mitigazione e/o compensazione degli impatti derivati dalla presenza del tracciato e dal suo esercizio in relazione alle componenti rumore, atmosfera, suolo e sottosuolo, acque superficiali e sotterranee, vegetazione, per l'inserimento paesaggistico dell'infrastruttura, per la predisposizione di dispositivi di sicurezza per la fauna selvatica nei confronti della viabilità, e di dispositivi di collegamento di eventuali corridoi ecologici preesistenti attraversati dall'infrastruttura; la progettazione delle fasce di ambientazione dovrà essere oggetto di specifico e unitario progetto paesaggistico.

art. 11 Nelle trasformazione degli spazi aperti va favorita la riconoscibilità dei tracciati ancora presenti sul territorio riconducibili a tipi di divisioni agrarie antiche, evitando la perdita di leggibilità della traccia storica che può derivare da spostamenti o alterazioni degli allineamenti originari, gli allargamenti degli assi stradali, le costruzioni ravvicinate al bordo dei tracciati, l'asfaltatura dei percorsi in terra battuta o in selciato, le alterazioni nell'andamento del sistema delle acque e sia conservata e completata la sottolineatura con filari alberati degli orientamenti delle partizioni storiche dei lotti e siano mantenuti gli impianti delle colture legnose tipiche del paesaggio agrario storico, le siepi e le residue fasce boscate lungo i corsi d'acqua, come pure i tabernacoli , le cappelle, le edicole, gli abbeveratoi e gli altri luoghi legati alle tradizioni del mondo rurale.

art. 12 Le fasce di ambientazione, ai sensi Codice della strada e del PTCP avranno la seguente profondità:

- per le strade extraurbane principali: m. 30 per lato;
- per le strade extraurbane secondarie: m. 20 per lato.
-

art. 13 Le fasce di rispetto e le aree in corrispondenza ed all'interno degli svincoli, come definite dal Codice della strada (artt. 3 e 16) e come precisato all'art. 28 del Relativo Regolamento di attuazione (D.P.R. 495/92) sono da considerare come porzioni di territorio rurale, sulle quali, pur non essendo possibile edificare, va calcolato l'indice di edificabilità mq./mq. Espresso in superficie utile (sun) convenzionale su superficie territoriale. Le fasce di rispetto e le aree in corrispondenza ed all'interno degli svincoli assumono le caratteristiche di fasce di ambientazioni e concorrono alla costruzione della rete ecologica provinciale.

art. 14 Nella progettazione e nella realizzazione di nuove strade e nella manutenzione di quelle esistenti dovranno essere individuate soluzioni rapportate agli obiettivi da perseguire a salvaguardia della diversità delle parti attraversate (tessuti storici, tessuti urbani contemporanei, paesaggi agrari), delle relazioni percettive e dei punti privilegiati di fruizione visiva, con riferimento alle cortine urbane, alle aree di margine, alle caratteristiche delle fasce di rispetto stradale e ai fini dell'inquinamento acustico, ai valori estetici emergenti, ai tipi di pavimentazioni esistenti, agli elementi di segnaletica stradale, pubblicitaria e di informazione e relative installazioni tecniche fuori terra, alle vetrine e mostre aggettanti sulla sede stradale, agli elementi arborei e arbustivi, ai sottoservizi, alle linee e attrezzature in gestione e abbandonate, ai tracciati del traffico dei mezzi pubblici, privati e dei pedoni, agli accessi agli edifici e ai passi carrabili, agli elementi di arredo presenti, alle recinzioni per tipologia e dimensioni, ai materiali della sezione stradale e agli elementi di arredo peculiari.

art. 15 Ai fini della riqualificazione eco-sostenibile della rete viaria esistente, con particolare riguardo per le fasce verdi latistanti i sedimi, è obbligo dei proprietari, pubblici e privati, attivare azioni e misure per riqualificare le fasce perimetrali e gli elementi di demarcazione delle proprietà; predisponendo, laddove possibile, fasce perimetrali di verde, a diverso grado di profondità, compatibili e integrate con i contesti vegetazionali attraversati.

art. 16 Il PUM, per le strade soggette a flussi veicolari di media ed alta intensità individua una rete pedonale di struttura, continua, sicura e di qualità estetica, su di essa andranno attivati interventi relativi alla moderazione della velocità; tali indicazioni saranno recepite negli atti di programmazione comunale.

art. 17 La realizzazione di nuove infrastrutture stradali e l'adeguamento di quelle esistenti alle norme specifiche in materia di inquinamento acustico derivante da traffico veicolare, dovranno prevedere soluzioni per la riduzione dell' impatto acustico sugli insediamenti latistanti, esistenti e previsti. Tutte le opere e gli accorgimenti progettuali necessari per rispettare i valori di clima acustico prescritti sono poste a carico dei soggetti attuatori, che dovranno realizzare tali opere contestualmente alla realizzazione o all'adeguamento dell'infrastruttura. Nella realizzazione di barriere acustiche dovranno essere individuate soluzioni ambientalmente e paesaggisticamente compatibili con il contesto, utilizzando le relative fasce di ambientazione dell'infrastruttura stradale, attraverso un unitario progetto paesaggistico, la realizzazione di barriere acustiche costituite da pannelli artificiali è da considerare soluzione accettabile, unicamente nel caso non esistano altre soluzioni progettuali fattibili, mentre sarà preferibile individuare soluzioni ambientalmente e paesaggisticamente compatibili utilizzando le relative fasce di ambientazione.

art. 18 Vanno sempre salvaguardate le pavimentazioni storiche in tutte le loro componenti (cordoli, zanelle, basoli, cubetti o lastre) anche se presenti sulla viabilità primaria o in spazi di pertinenza; le nuove pavimentazioni dovranno tenere in conto il contesto nelle quali sono inserite.

art. 19 Non sono consentiti interventi di asfaltatura di sentieri o strade rurali attualmente non impermeabilizzate.

art. 20 In caso di lavori interessanti le pavimentazioni di strade e/o marciapiedi e spazi di pertinenza, le aziende erogatrici di servizi o i privati che effettuano i lavori sono tenuti al ripristino con gli stessi materiali ed a perfetta regola d'arte non solo per la sezione direttamente interessata dai lavori per l'intera lunghezza stradale ma per una fascia che inglobi la sezione interessata con un margine aggiuntivo di almeno 1 mt. oltre i bordi della sezione interessata dai lavori, per ogni lato.

art. 21 Negli interventi relativi alla riconfigurazione di strade urbane, rurali e sentieri, vanno

salvaguardati gli allineamenti storicamente consolidati, gli scorci panoramici, i materiali originari, le antiche perimetrazioni delle proprietà con muri in pietra o recinzioni in ferro.

art. 22 Nel PUM sono individuati i parcheggi di destinazione funzionali al sistema di trasporti ipotizzato, essi sono prevalentemente posti lungo la rete esterna della viabilità principale ed in connessione, attraverso brevi tratti stradali, con la rete primaria.

art. 23 La realizzazione dei parcheggi dovrà costituire un'occasione per interventi di riqualificazione urbana ed ambientale, per tale motivo dovrà essere posta particolare attenzione al minor consumo di suolo possibile, alla qualità architettonica dell'intervento, con l'uso di tecniche e tecnologie proprie dell'architettura bioclimatica, alla permeabilità delle percorrenze pedonali, all'impianto di nuove alberature ed alla previsione di una rete pedonale e ciclabile di connessione con il contesto.

art. 24 Per i parcheggi pubblici, come riportati nella tavola del PUP, valgono le seguenti prescrizioni

- Pd 1 area mercato, interrato a due livelli con sistemazione copertura da destinare a spazio pubblico (piazza) con la mitigazione delle opere fuori terra (rampe di accesso, ventilazione)
- Pd3 via Rubino, a raso con interventi mirati al miglioramento dell'accessibilità veicolare e pedonale, all'incremento delle essenze arboree, con la deimpermeabilizzazione dell'area e l'utilizzo di pavimentazioni drenanti, la sostituzione dell'impianto di illuminazione esistente con sistemi di illuminazione a raso a bassa intensità e la riqualificazione bordi di delimitazione
- Pd4 via Rubino, localizzato sul bordo della carreggiata, con interventi mirati alla salvaguardia e alla continuità della rete pedonale e all'ampliamento marciapiedi, modifica attuale sistemazione con predisposizione stalli in parallelo e realizzazione alberata stradale
- Pd5 via Valenzani, localizzato su slargo stradale, con la salvaguardia e la continuità della rete pedonale, l'ampliamento dei marciapiedi esistenti, la razionalizzazione stalli, il miglioramento delle percorrenze pedonali, l'incremento essenze arboree
- Pd6 piazza De Mattia, a raso, con misure di mitigazione ambientale (illuminazione, pavimentazione,verde, accesso, percorrenze pedonali)
- Pd7 via Oricchio, localizzato su slargo stradale, con la razionalizzazione stalli, il miglioramento delle percorrenze pedonali, l'incremento essenze arboree
- Pd8 via Rubino, a raso con misure di mitigazione ambientale (illuminazione, pavimentazione,verde, accesso, percorrenze pedonali)
- Pd9 via Rubino, localizzato sul bordo della carreggiata, con la prescrizione della salvaguardia continuità rete pedonale e la conservazione del filare degli alberi esistente.
- Pd10 via Passero, a raso con la razionalizzazione stalli, la conservazione delle essenze arboree autoctone esistenti, l'incremento essenze arboree, la deimpermeabilizzazione dell'area e l'utilizzo di
- pavimentazioni drenanti, sistemi di illuminazione a raso a bassa intensità, e con la riqualificazione deibordi di delimitazione
- Pd 11 via de Marsilio, a raso con la salvaguardia della continuità rete pedonale, la razionalizzazione stalli, la conservazione essenze arboree autoctone esistenti incremento essenze arboree, la deimpermeabilizzazione dell' area e l'utilizzo di pavimentazioni drenanti, utilizzo sistemi di illuminazione a raso a bassa intensità, riqualificazione bordi di delimitazione
- Pd 12 via Stasi, multipiano su due livelli, su nuovo progetto
- Pd 13 via Parri , a raso, con la salvaguardia della continuità rete pedonale, la razionalizzazione degli stalli, la conservazione dell essenze arboree autoctone esistenti, l'incremento delle essenze arboree, la deimpermeabilizzazione area e l'utilizzo di pavimentazioni drenanti, l'utilizzo di sistemi di illuminazione a raso a bassa intensità, la riqualificazione dei bordi di delimitazione
- Pr1 Ospedale, multipiano su due livelli terrazzati, attraverso progetto di ampliamento mirato alla riduzione della superficie occupata dal parcheggio sull'area attuale, con la previsione di misure di

mitigazione ambientale da effettuarsi per l'attuale sistemazione (illuminazione, pavimentazione, verde, accesso, percorrenze pedonali).

art. 25 La realizzazione dei parcheggi stanziali è possibile nelle aree di standard individuate nel PUC e destinate a tale funzione oppure, su richiesta dei privati, su aree compatibili con quanto definito nel seguente Piano, sulla base di specifico studio di fattibilità tecnica, congruità economico ed ambientale, da sottoporre all'approvazione degli uffici tecnici comunali. Pertanto possono essere realizzati, con esclusione delle aree agricole, di quelle della zona A, di particolare pregio ambientale e/o paesaggistico e area a verde in contesto urbano, come riportate nelle tavole del PUC nel limite massimo del 30% del lotto, con lotto minimo non inferiore a 2000 mq, con posti-auto per le aree a raso non superiori a 25 e box-auto per i parcheggi interrati non superiore a 50.

art. 26 Le proposte dovranno essere redatte in conformità del Piano della Mobilità e non costituire interferenza con le indicazioni in esso contenute; la realizzazione di tali tipologie potrà effettuarsi esclusivamente su aree già impermeabilizzate.

art. 27 Nella realizzazione di nuovi parcheggi pubblici e privati, e per l'uso di parcheggi già funzionanti, ad integrazione delle normative vigenti, valgono le seguenti prescrizioni:

- la realizzazione o l'uso di parcheggi a raso, potrà effettuarsi esclusivamente su aree già impermeabilizzate, sulle quali, incluse le aree già funzionanti, andranno effettuati interventi di deimpermeabilizzazione e di ripavimentazione con materiali drenanti che consentano la crescita del manto erboso;
- le recinzioni perimetrali di parcheggi a raso, incluse le aree già funzionanti, dovranno essere realizzate esclusivamente con siepe armata con l'uso di essenze arbustive compatibili con le caratteristiche agroforestali del contesto, come previsto dalle norme di ambito del Piano;
- l'illuminazione di parcheggi a raso, incluse le aree già funzionanti, dovrà essere caratterizzata da livelli minimi di inquinamento luminoso, con caratteristiche illuminotecniche e tipologia di installazione a basso impatto percettivo, in linea con legge regionale n. 12 del 25 luglio 2002 "norme per il contenimento dell'inquinamento luminoso e del consumo energetico da illuminazione esterna pubblica e privata a tutela dell'ambiente";
- nella realizzazione di nuovi parcheggi a raso e per le aree già funzionanti è prescritta la conservazione delle essenze arboree preesistenti, con l'integrazione di nuove essenze arboree autoctone, compatibili con le caratteristiche agroforestali del contesto, per un indice complessivo di piantumazione minimo di 250 esemplari per ettaro;
- ove nelle aree da destinare alla realizzazione di parcheggi a raso siano presenti pavimentazioni storiche, ne è prescritta la loro integrale conservazione.
- l'adeguamento delle strutture di parcheggi a raso già funzionanti e non conformi alle suddette prescrizioni dovrà essere realizzato entro sei mesi dall'approvazione del PUC
- nell'esecuzione di lavori connessi alla realizzazione di parcheggi, a raso o interrati, in prossimità di alberi dovranno essere adottati criteri ed opere di protezione idonei ad evitare danni alla chioma, al tronco e alle radici
- La realizzazione dei parcheggi interrati, precisando che nella scelta delle aree vanno escluse le aree agricole e/o di particolare pregio ambientale e/o paesaggistico, è consentita senza alterazione del profilo naturale del terreno, nel rispetto delle condizioni di sicurezza del sottosuolo e del sistema idrografico; i parcheggi interrati potranno essere realizzati nel limite massimo di due livelli, nel rispetto delle norme vigenti in materia di sicurezza antincendio per la costruzione e l'esercizio di autorimesse e simili. La sistemazione della copertura dei parcheggi interrati dovrà essere oggetto di specifico progetto architettonico e paesaggistico che miri ad inserire armonicamente l'opera nel contesto architettonico ed ambientale.

art. 28 I progetti di tutte le opere interrate dovranno essere dotate di parere geologico preventivo da parte degli uffici tecnici comunali.

art. 29 Sono da ritenersi parcheggi interrati anche quelli che presentano all'esterno opere funzionali per le quali non venga meno il requisito di sotteraneità, quali rampe carrabili, scale di sicurezza, sistemi di areazione, torrini di risalite. Le opere in vista dovranno essere compatibili con il contesto paesistico-ambientale dell'area ed utilizzare materiale naturale autoctono; in ogni caso dovrà essere assicurato la conservazione di alberi ed arbusti di pregio.

art. 30 La sistemazione della copertura dei parcheggi interrati dovrà essere oggetto di specifico progetto architettonico e paesaggistico che miri ad inserire armonicamente l'opera nel contesto architettonico ed ambientale evitando ulteriore frammentazione del paesaggio e ulteriore consumo di suolo; evitando interferenza con zone del territorio sensibili o vulnerabili (paesaggio, biotopi, idrogeologia, ecc.); ponendo attenzione a non innalzare livelli di inquinamento acustico ed atmosferico, con verifica ante e post. intervento; evitando interferenze con la rete pedonale e la realizzazione di parcheggi in prossimità di attrezzature con presenza di utenze deboli (scuole, giardini pubblici, attrezzature sportive etc.).

art. 31 Ai fini della tutela della qualità ambientale e paesaggistica del territorio la realizzazione di parcheggi nel sottosuolo deve essere effettuata in modo da garantire la conservazione in loco degli alberi o arbusti di alto valore botanico, agricolo o paesistico. all'uopo al progetto dovrà essere allegata specifica preventiva relazione tecnica da parte di architetto paesaggista, nella quale sia chiaramente evidenziato lo stato dei luoghi ante, con cartografie storiche ed ortofoto di data non inferiore a cinque anni, e simulazione tridimensionale dell'area con l'inserimento dell'intervento progettato, inoltre l'adeguatezza dello spessore di terreno o l'assenza di alberi secolari e di alto valore botanico, agricolo o paesistico sono preventivamente accertati con perizia giurata redatta da un professionista iscritto all'ordine dei dottori agronomi e forestali o periti agrari.

art. 32 Il Piano ritiene che la rete pedonale possa rappresentare anch'essa un tassello dell'offerta di mobilità; per tale motivo tutte le indicazioni relative al modello di mobilità urbana prefigurato mirano a restituire valore al sistema delle percorrenze pedonali, attraverso la diminuzione dei flussi veicolari di attraversamento e attraverso misure di messa in sicurezza e di qualificazione della rete pedonale; l'organizzazione della mobilità urbana e la gerarchia nell'utilizzo degli spazi stradali è conformata alla scala di valori che privilegia in primo luogo la circolazione dei pedoni, come espressa al punto 3.2 delle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico" emanate dal Ministero dei LL.PP. il 24/6/1995, a tal fine, devono prevedesi prioritariamente gli interventi atti ad aumentare la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti nelle aree urbane, anche con riferimento al D.P.R 213/98 per le iniziative sulle città sostenibili per l'infanzia, e nel rispetto del D.P.R. 503/96 per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli spazi pubblici.In tale quadro il PUM individua i principali percorsi pedonali protetti, da realizzare ai sensi del Decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1996, n. 503. "Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici." In modo da conformare una rete continua di percorsi, sicuri, di qualità, gradevoli di connessione tra loro.

art. 33 Il piano prevede che per il carattere di urgenza che essi rivestono dovuto a garantire condizioni di sicurezza per i pedoni, dovranno essere realizzati con priorità gli interventi relativi alla riconfigurazione del tratto di via Rubino compreso tra il Parco della Musica e l'incrocio con via Angellara, con la realizzazione di una rete pedonale continua e sicura, oggi assente, nonostante la presenza di numerose attrezzature collettive e funzioni con alta frequentazione di pedoni.

art. 34 Il piano individua la rete pedonale di struttura, a servizio delle principali funzioni presenti

nel centro di Vallo; essa parte da Piazza dei Martiri, prosegue su C.so Murat, e c.so de Mattia, intercettando via Rinaldi e via Pinto; questa ossatura, con l'incastro del percorso continuo da realizzare su via Rubino e della trasversale che dal Parco della Musica raggiunge il centro del paese, costituisce la griglia principale pedonale sulla quale prevedere interventi che garantiscano la continuità, la sicurezza e la qualità delle percorrenze.

art. 35 Il Piano individua aree ambientali, così come definite dalle Direttive Ministeriali LL.PP del 24.6.95, finalizzate al recupero di accettabili livelli di qualità urbana e di vivibilità in determinate parti della città attraverso opportune misure (zone a sosta limitata, zone a traffico limitato, aree pedonali, percorsi pedonali protetti, strade a corte urbana, zone con limiti di velocità inferiori a 30 Km/h.) da attivarsi come riportato nei grafici di progetto.

art. 36 Il PUM riconosce agli spostamenti con la bici una funzione importante all'interno di un sistema integrato della mobilità, soprattutto per quelle parti del territorio che presentano condizioni orografiche che consentono un agevole uso della bici.

art. 37 Nella realizzazione di nuove infrastrutture stradali e nei casi di un loro adeguamento, dovranno essere verificate le possibilità della realizzazioni di assi ciclabili paralleli, localizzati nelle relative fasce di ambientazioni; essi dovranno essere caratterizzati da condizioni di sicurezza e di separazione del percorso ciclabile dalla carreggiata stradale; la realizzazione di tali interventi resta a carico dei soggetti attuatori, cosi' come definito per la realizzazione delle fasce di ambientazione.

art. 38 Negli interventi di bonifica ambientale e/o di ripristino delle originarie conformazioni degli argini del sistema idrografico, dovrà essere inclusa la realizzazione di itinerari ciclabili tra loro connessi.

art. 39 Nella riconfigurazione di via Rubino e di via Badolato e nella riqualificazione dell'asse centrale storico (Cammarota, c.so Murat, via Oricchio, incrocio Angellara) è prescritta la realizzazione di una pista ciclabile a doppio senso di marcia, sulla base di specifico progetto, articolata tipologicamente su sede propria lungo via Rubino, in promiscuo sull'asse centrale da via Cammarota sino all'incrocio di Angellara, passando per la z.t.l. di corso De Mattia.

art. 40 I passi carrabili, gli ingressi veicolari ed i varchi di accesso devono essere realizzati in modo da garantire sempre la continuità della rete pedonale e dovranno essere segnalati con cambio di pavimentazione o, in caso di presenza di pavimentazioni storiche del marciapiede, con segnaletica orizzontale. Nella scelta della quota di riferimento del piano di calpestio andrà sempre privilegiato
I passi carrabili hanno un'ubicazione tale da:

a. non arrecare pericolo od intralcio alla circolazione veicolare e pedonale sulla strada;
b. agevolare le manovre dei veicoli in ingresso o in uscita dal passo carrabile.

art. 41 E' consentito un solo accesso a doppio senso di transito per ogni lotto, nei casi di interventi edilizi di nuova costruzione o di demolizione e nuova costruzione, autorizzati successivamente all'entrata in vigore del presente Regolamento.

art. 42 Non possono essere realizzati accessi in corrispondenza di aree riservate ad altre componenti della mobilità (ad esempio interferenti con fermate del trasporto pubblico collettivo di linea o attraversamenti pedonali).

art. 43 Gli accessi sono localizzati dove l'orografia dei luoghi e l'andamento della strada consentono la più ampia visibilità della zona di svincolo e possibilmente nei tratti di strada in rettilineo e realizzati in modo da consentire una agevole e sicura manovra di immissione o di uscita dalla sede stradale, senza che tale manovra comporti la sosta del veicolo sulla carreggiata.

art. 44 Non sono consentiti nuovi accessi, diramazioni, innesti, oppure la trasformazione di quelli esistenti o la variazione d'uso degli stessi, quando possa derivarne pregiudizio alla sicurezza e fluidità della circolazione, in particolare in corrispondenza di tratti di strada in curva o a forte pendenza, nonché ogni qualvolta non sia possibile rispettare le norme fissate ai fini della visibilità per le intersezioni di cui agli articoli 16 e 18 del Nuovo Codice della Strada approvato con D.Lgs. 285/92 e successive modifiche e integrazioni.

art. 45 Nelle strade urbane, fatto salvo quanto specificato all'art. 3 comma 2, il passo carrabile dista almeno 12 metri dall'intersezione stradale più vicina - sia che l'intersezione sia posta sul medesimo lato del passo carrabile che sul lato opposto - misurati dall'intersezione dei cigli stradali fino al punto del passo carrabile più prossimo all'intersezione; se il passo carrabile è di pertinenza di aree o di edifici per la sosta aventi capienza superiore a 100 posti auto la distanza minima è pari a 20 metri.

art. 46 I passi carrabili delle aree e degli edifici per la sosta aventi capacità fino a 15 posti auto hanno una larghezza massima di 3,50 metri; I passi carrabili delle aree e degli edifici per la sosta aventi capacità uguale o superiore a 16 posti auto hanno una larghezza massima di 5,00 metri, tale da consentire l'incrocio dei veicoli. Nel caso di aree o di edifici per la sosta aventi capienza superiore a 100 posti auto, gli ingressi e le uscite sono separati con rami a senso unico ciascuno della larghezza massima di 3,75 metri; tali accessi sono adeguatamente illuminati evitando altresì fenomeni di abbagliamento. Le medesime disposizioni sono cogenti in caso il proprietario di aree ed edifici per la sosta con capacità fino a 100 posti auto intenda volontariamente separare le uscite dagli ingressi.

art. 47 Al fine di favorire la rapida immissione dei veicoli nella proprietà laterale ed eliminare la fermata in attesa sulla sede stradale dei veicoli in uscita, qualora si tratti di "accessi diretti", nei percorsi interni, prima dell'immissione in sede stradale, è previsto un tratto rettilineo della lunghezza minima di 4,5 metri, con una pendenza massima del 8%; i cancelli o i portoni sono arretrati e quindi ubicati oltre il suddetto tratto, anche per evitare l'arresto in attesa dei veicoli sulla sede stradale.

art. 48 Il passo carrabile è realizzato assicurando la continuità del piano del marciapiede indipendentemente dalla tipologia autorizzata.

art. 49 Il Piano della Mobilità prevede la realizzazione di un sistema ettometrico di connessioni tra il Parco della Musica e la nuova Cattedrale; ai fini della definizione delle caratteristiche tipologiche dovrà essere elaborato preventivo studio di fattibilità; in esso, oltre al tema specifico dell'infrastruttura, dovranno essere individuate le necessarie opere d'inserimento nel contesto, comprensive di interventi di rinaturalizzazione e di riqualificazione paesaggistica del parallelo corso d'acqua.

art. 50 Il presente regolamento entra in vigore a partire dalla data di esecutività della delibera di approvazione.