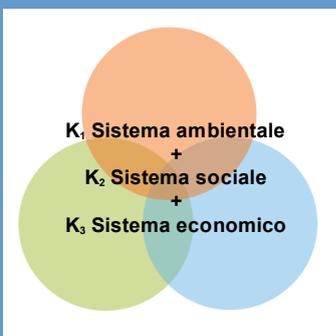




PIANO URBANISTICO COMUNALE

PSC POC RUE PUT



PUT

PIANO URBANO DEL TRAFFICO

Sindaco
Giorgio Pruccoli

Assessore Urbanistica
Alex Urbinati

Segretario Comunale
Dott. Alfonso Pisacane

Responsabile Area Tecnica
Arch. Mauro Barocci

Progettista
Arch. Marco Zaoli (Capogruppo)

Collaboratori
Arch. Linda Fabbrini
Arch. Vera Fabbrini
Arch. Anna Luciani
Arch. Antaris Migani

Analisi dati mobilità
Laboratorio di Fisica della Città -
Università di Bologna
Dott. Armando Bazzani
Dott. Luca Giovannini

RELAZIONE E DISPOSIZIONI ATTUATIVE

PUT

Testi 01

luglio 2012

Sommario

Sommario.....	1
1. RELAZIONE.....	2
1.1 Premessa	2
1.2 Le peculiarità del territorio verucchiese e la pianificazione della mobilità	3
1.3 I flussi di attraversamento	4
1.4 La rete stradale	7
1.5 La sosta. Le previsioni degli strumenti urbanistici e del PUT.....	8
1.6 Comunicazione e coinvolgimento dei cittadini.....	9
1.7 Elaborati costitutivi del PUT e loro efficacia.....	9
1.8 Rapporti del PUT con il PSC e con il POC	10
1.8.1 Le Norme del PSC	10
1.8.2 Le previsioni del POC	13
1.9 Previsioni del PUT	14
1.9.1 Gli interventi in via Casale.....	18
1.9.2 La verifica con il modello 'Mobilis'	18
2. ALLEGATO "A" – DISPOSIZIONI ATTUATIVE.....	20
2.1 Cantelli.....	21
2.2 Dogana.....	21
2.3 Pieve Corena	21
2.4 Ponte Verucchio	22
2.5 Verucchio	23
2.6 Villa Verucchio	24

1. RELAZIONE

1.1 Premessa

I Piani urbani del traffico sono definiti dall'Art. 36 del "Codice della strada", con il compito di "ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi."

Il comma 1 del citato Art. 36 del CdS, fa obbligo ai comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, dell'adozione del piano urbano del traffico. Al medesimo obbligo devono adempiere anche i comuni con popolazione residente inferiore a trentamila abitanti nei quali si registrano particolare affluenza turistica, che risultino interessati da elevati fenomeni di pendolarismo o siano gravati da "rilevanti problematiche derivanti da congestione della circolazione stradale". L'elenco di tutti i comuni obbligati alla adozione del Piano del Traffico è predisposto dalla Regione e pubblicato, a cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella Gazzetta Ufficiale.

I contenuti dei Piani Urbani del Traffico sono meglio precisati dalla Direttiva 12 aprile 1995 per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani urbani del Traffico (G. U. n. 146 del 24 giugno 1995) per i Comuni superiori a 30 mila abitanti e di riferimento per ogni attività in materia.

Secondo la definizione della Direttiva, il Piano Urbano del Traffico costituisce: "uno strumento tecnico-amministrativo di breve periodo" coordinato con gli "strumenti urbanistici di valenza strategica" (Piani dei Trasporti, Piani di Tutela e risanamento ambientale, Piani Urbanistici, ecc.).

In particolare, la Direttiva afferma che "il Piano urbano del Traffico è costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo - arco temporale biennale - e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate.

Il Comune di Verucchio non è incluso nel novero dei Comuni che la Regione Emilia Romagna obbliga alla redazione del Piano Generale del Traffico.

Tuttavia la Amministrazione comunale ha opportunamente ritenuto di dotare il comune di uno strumento di pianificazione del traffico per le peculiarità del territorio verucchiese, per diffondere e consolidare stili di mobilità più sostenibili, per aumentare la sicurezza stradale, per promuovere l'uso della bicicletta, per

proteggere le componenti più deboli del traffico, per organizzare più correttamente gli spazi viari, per elevare la qualità della vita dei cittadini.

1.2 Le peculiarità del territorio verucchiese e la pianificazione della mobilità

Il Comune di Verucchio, per la sua posizione lungo la Valmarecchia, fa da collegamento tra il Montefeltro e la fascia litoranea al cui limite interno corre la A14.

E' attraversato per tutta la sua lunghezza dalla SP 258 Marecchiese che in particolare taglia longitudinalmente la località più significativa del territorio, Villa Verucchio, dal punto di vista dell'estensione, della densità abitativa, delle strutture produttive. I flussi che la Marecchiese porta ad attraversare Villa Verucchio sono in parte costituiti dalla mobilità interna al comune ed in larga parte da veicoli che provengono dai comuni limitrofi e dalla Repubblica di San Marino e si dirigono verso i comuni della costa e la grande viabilità nazionale, o viceversa.

Il Piano Strutturale Comunale già descrive, sia con il suo Quadro Conoscitivo - sia con il complesso dei suoi elaborati - il quadro generale della mobilità comunale e del traffico urbano, d'altra parte il RUE ed il POC già individuano le scelte sul sistema del traffico, legandole alla necessità di interventi infrastrutturali, sia di qualificazione e messa a regime della viabilità esistente per quanto attiene il RUE, sia di nuova infrastrutturazione e completamento della rete viaria contenute nel POC.

In particolare quest'ultimo strumento, il Piano Operativo Comunale, contiene le scelte di trasformazione del territorio e dei tessuti urbani previste per il prossimo quinquennio, ivi comprese le scelte sul sistema della mobilità e relativa infrastrutturazione viaria.

Risulta quindi evidente da un lato che il POC ed il PUT rappresentano due strumenti coordinati fra loro e da leggersi in parallelo, dall'altro lato che le scelte già compiute dal PSC e rese operative dal POC devono attuarsi per mezzo del PUT.

Considerato che il Piano Urbano del Traffico costituisce per il Comune di Verucchio un atto di "pianificazione volontaria", che quindi non sottostà all'obbligo previsto dal Codice della Strada e relativa direttiva di aggiornamento biennale, e considerato altresì il collegamento fra POC e PUT, si ritiene che l'orizzonte temporale del PUT possa coincidere con quello dello strumento urbanistico che ne regola le scelte infrastrutturali.

Nello specifico il PUT ha i seguenti compiti:

- aggiornare i dati sui flussi di traffico;
- affinare la classificazione delle strade ai sensi del Codice della Strada;

- confermare le scelte infrastrutturali del POC e prevederne l'attuazione;
- definire gli interventi di regolazione del traffico da attuarsi con successivi provvedimenti amministrativi.

In definitiva si può concludere che il miglioramento della sicurezza stradale e della qualità dell'aria sono stati fra gli obiettivi del Piano Strutturale Comunale e che hanno informato le sue scelte strategiche, declinate poi dal RUE e dal POC; il Piano Urbano del Traffico costituisce lo strumento che completa l'azione razionalizzatrice sul sistema del traffico e, a partire dalle reti infrastrutturali e delle dotazioni territoriali legate al sistema della mobilità pianificate dagli strumenti urbanistici, ne regola l'utilizzo e definisce al contempo le opere infrastrutturali che dovranno essere realizzate entro la sua vigenza.

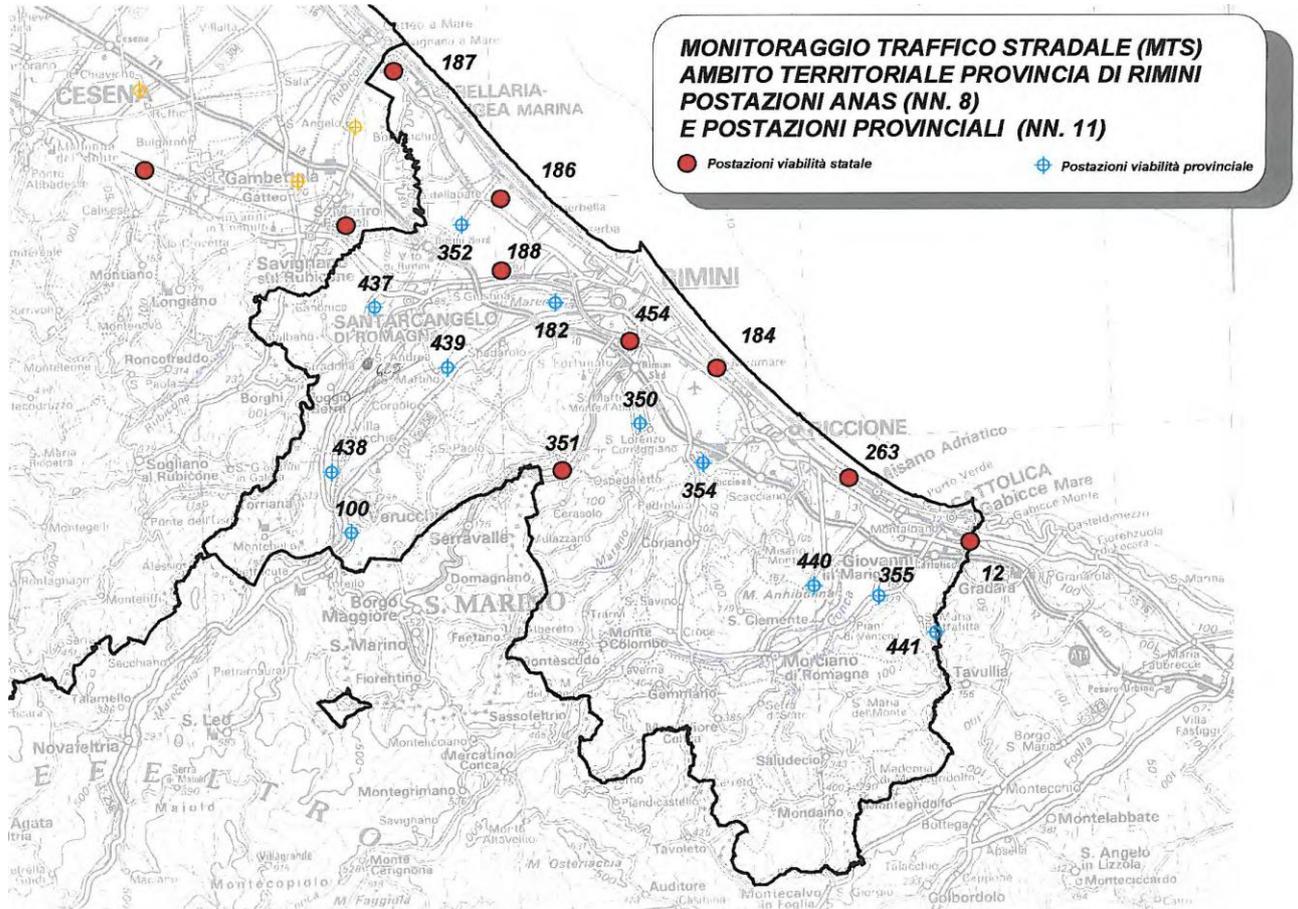
Vi è da ricordare che, come già accaduto in sede di redazione del PSC, è stata attivata una consulenza con la Facoltà di Fisica dell'Università di Bologna, Laboratorio di Fisica della città, al fine di analizzare e validare le scelte operate dal PUT attraverso l'immissione dei dati delle nuove infrastrutture e delle nuove scelte di regolazione dei flussi attraverso la modellazione matematica.

1.3 I flussi di attraversamento

Per l'analisi e la comprensione dei flussi veicolari su tale vasta e complessa rete stradale, si sono utilizzati i dati del sistema MTS regionale, in particolare per quanto attiene alle seguenti postazioni di rilevamento fisse che effettuano in continuo il monitoraggio del traffico che interessa la Valmarecchia:

- Postazione N° 182 posta sulla SP 258 R in località Rimini in prossimità del cavalcavia della A/14 Comune di Rimini.
- Postazione N° 100 posta sulla SP 258 R in località Dogana di Verucchio al km 71 della SP Comune di Verucchio.
- Postazione N° 439 posta sulla SP 49 in località San Martino dei Mulini tra innesto SP 258 e innesto SP 49/ in Comune di Santarcangelo.
- Postazione N° 625 posta sulla SP 14 tra bivio SP 73 e Santarcangelo in Comune di Santarcangelo (tra loc. San Michele e Santarcangelo).
- Postazione N° 438 posta su SP 14 tra bivio SP 73 e innesto SP 258 località Colombare Comune di Torriana.
- Postazione N° 437 posta su SP 13 tra bivio SP 73 e Santarcangelo (vicino Forno Romagnolo).

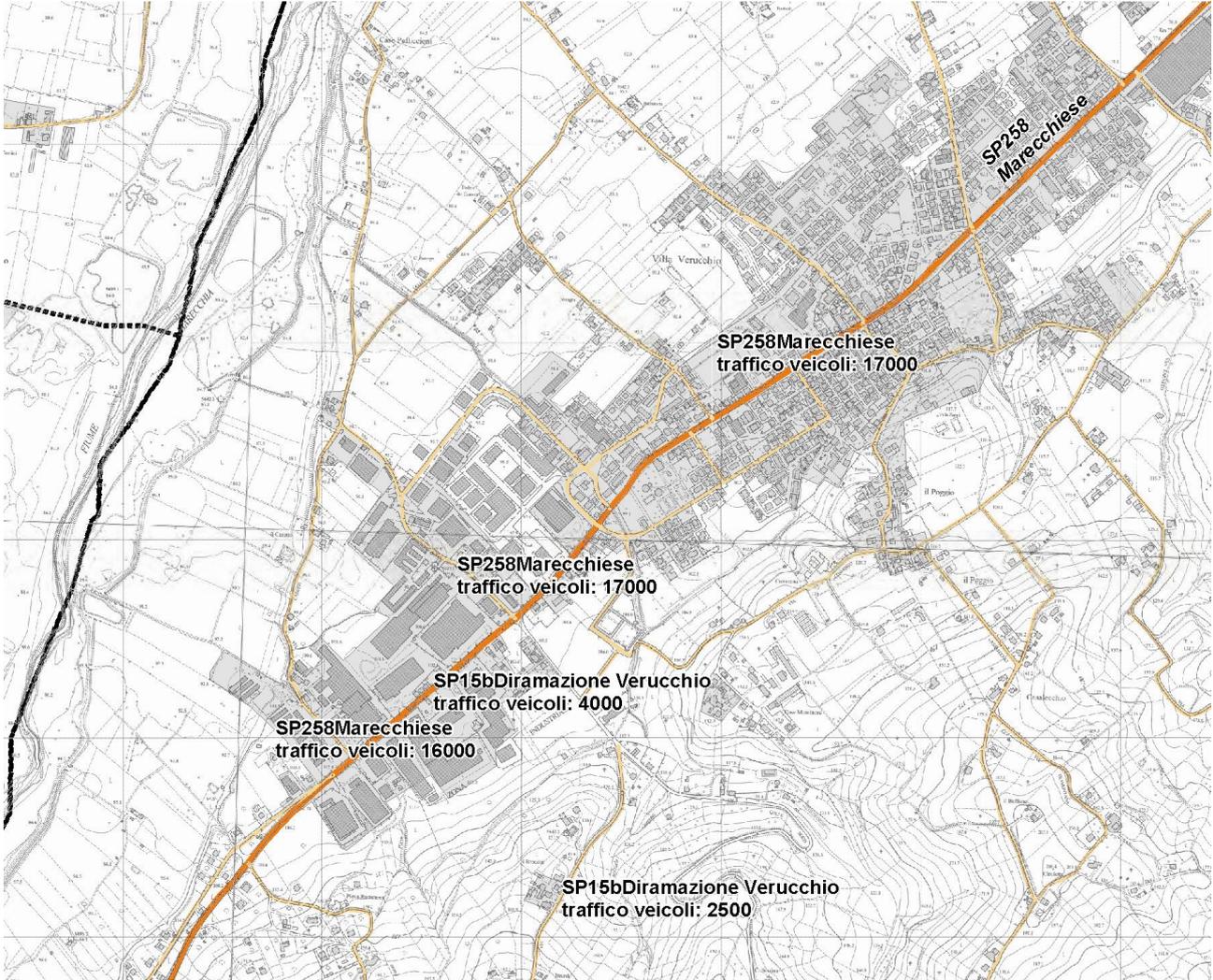
L'ubicazione delle postazioni di rilevamento è riportata nella seguente mappa.



Un dato giornaliero medio di passaggi per ogni singola postazione nei due sensi di marcia può essere riassunto come segue:

- Postazione N° 182 - SP 258 - n° passaggi totali giornalieri nei due sensi: 21.168 mezzi;
- Postazione N° 100 - SP 258 - n° passaggi totali giornalieri nei due sensi: 15.328 mezzi;
- Postazione N° 439 - SP 49 - n° passaggi totali giornalieri nei due sensi: 13.741 mezzi;
- Postazione N° 625 - SP 14 - n° passaggi totali giornalieri nei due sensi: 11.824 mezzi;
- Postazione N° 438 - SP 14 - n° passaggi totali giornalieri nei due sensi: 7.927 mezzi;
- Postazione N° 437 - SP 13 - n° passaggi totali giornalieri nei due sensi: 7.286 mezzi.

Nella mappa che segue sono invece riportati i dati normalizzati relativi al traffico giornaliero in entrambe le direzioni, dati elaborati dalla Provincia di Rimini nel 2010.



1.4 La rete stradale

La rete stradale del Comune di Verucchio è classificata dal PSC nella Tav.07 nord Reti infrastrutturali e fasce di rispetto e Tav.07 sud Reti infrastrutturali e fasce di rispetto, in scala 1: 5.000, e dall'art. 80 delle Norme.

Il presente PUT opera un approfondimento maggiore, come d'altra parte è ovvio che faccia un piano di settore, e, senza modificare nella sostanza la classificazione della rete stradale contenuta nel PSC vigente, nell'affinare l'analisi, la precisa meglio. In particolare, nell'attribuire alle strade comunali le tipologie di cui al Regolamento del Codice della Strada, ne studia con più approfondimento la funzione all'interno della rete, ne verifica l'uso – e quindi la classe di appartenenza - in ambito locale, ne verifica le sezioni le sezioni effettive nello stato di fatto e ipotizza le sezioni di progetto tipo.

Infatti, in questa fase analitica del PUT, è sembrato necessario operare una ricognizione dell'intera rete stradale carrabile e ciclopedonale, ricognizione che ha permesso di verificare le effettive sezioni stradali esistenti e le porzioni di esse dedicate ai diversi tipi di mobilità, carrabile, ciclabile, pedonale (si veda elaborato Tav. 04). Da tale ricognizione è emerso che in molti casi la sezione effettiva della strada non è del tutto rispondente alle caratteristiche che deve possedere la tipologia stradale attribuita in base alla funzione distributiva posseduta dalla strada stessa.

Se infatti come sezione ottimale di riferimento per ciascuna tipologia di classificazione si è fatto riferimento al *Piano Provinciale della Viabilità e della Sicurezza Stradale* della Provincia di Rimini appare immediatamente chiaro che le sezioni di una parte della rete stradale che serve il Comune di Verucchio, ed in particolare il centro abitato di Villa Verucchio, non rispondono appieno alle caratteristiche sopra citate, o per dimensione della sezione tout court o per destinazione e distribuzione degli spazi accessori alla carreggiata destinati alla mobilità ciclabile ed ai pedoni.

La citata Tavola 04 (in broccura formato A4) riporta pertanto, relativamente alla rete stradale di Villa e delle sue immediate vicinanze, le sezioni che si sono definite 'critiche'. Tale criticità, come accennato, può avere come causa fattori diversi che quindi, in fase progettuale, daranno origine ad azioni adattative e migliorative di diverso segno.

Una diverso approccio è necessario per la rete stradale 'storica' del Capoluogo, sia per la peculiarità storico-artistica del tessuto e dei manufatti edilizi che limitano le possibili azioni, sia per l'entità dei flussi veicolari che la interessano che, essendo abbastanza limitata (se non in particolari momenti dell'anno in cui le iniziative culturali portano visitatori), non impone azioni particolarmente importanti.

1.5 La sosta. Le previsioni degli strumenti urbanistici e del PUT

Anche gli spazi per la sosta dei veicoli, ancorché non sempre strettamente collegati alla sicurezza stradale, sono invece direttamente legati alla vivibilità del territorio, alla qualità urbana, fruibilità degli spazi pubblici.

Nelle tavole della serie 3 del PUT sono riportati i parcheggi pubblici esistenti, quelli non ancora realizzati ma in previsione attraverso l'attuazione degli APNI previsti dal POC nonché quelli che, per effetto di piani particolareggiati in attuazione del PRG previgente o perché nelle previsioni del RUE o perché all'interno del progetto vincitore del concorso per il nuovo Parco Archeologico, sono inseriti nel PUT poiché saranno verosimilmente operativi entro i cinque anni.

E' importante ricordare anche che il concorso di progettazione attualmente in atto che il Comune di Verucchio ha bandito per la 'Riqualificazione del centro urbano di Villa Verucchio con interrimento di un tratto della S.P.n.258', del quale al momento è stata conclusa la prima fase, richiede, tra l'altro, *"la riqualificazione di Piazzale Risorgimento, attualmente utilizzato come parcheggio autobus per il quale si prevede la riqualificazione in parco urbano con sottostante parcheggio pubblico interrato di circa 50 posti"*; valutando che i tempi di realizzazione potranno superare i cinque anni non si ritiene di inserire tale previsione negli elaborati grafici del presente PUT; sarà inserito in una sua prossima revisione.

Nel PUT è presente, come parcheggio in previsione, già previsto anche da PSC e RUE, il nuovo parcheggio per gli autobus localizzato al margine sud-ovest del centro abitato di Villa Verucchio. Il nuovo parcheggio permetterà la dismissione di quello in Piazzale Risorgimento con il conseguente miglioramento delle condizioni ambientali complessive di tale zona centrale.

Il PSC, all'art. 43 delle Norme, riporta, nell'ambito della ricognizione di tutte le Dotazioni territoriali esistenti all'adozione del PSC, la superficie, complessiva e divisa per singoli centri abitati, dei parcheggi pubblici; tale superficie, se rapportata alla popolazione residente nel 2006, risulta ampiamente superiore rispetto alla dotazione minima di legge, se valutata come media nel complesso del territorio comunale.

Lo stesso articolo prescrive la quantità complessiva di dotazioni territoriali che dovrà essere realizzata al 2026 nel Comune di Verucchio in rapporto alla popolazione prevista e per mantenere uno standard in linea con quello del 2006.

Il RUE e il POC, in attuazione dell'art. 44 del PSC, per quanto di loro competenza, localizzano, dettagliano, prescrivono a loro volta le norme relative alla dotazione di parcheggi pubblici.

1.6 Comunicazione e coinvolgimento dei cittadini

La Amministrazione comunale è consapevole che affinché l'azione che intende intraprendere per la razionalizzazione della mobilità nel comune raggiunga gli obiettivi è fondamentale l'ascolto ed il coinvolgimento dei cittadini: è solo con la partecipazione di tutta la comunità e la condivisione delle finalità che è possibile mettere in campo e sperimentare azioni che siano da tutti riconosciute come finalizzate al miglioramento della qualità della vita.

I cittadini, se efficacemente sollecitati a proporre e a collaborare e coinvolti nelle scelte da fare, assumeranno durevolmente, come singoli individui e come gruppo, quei comportamenti virtuosi che sono indispensabili per migliorare la qualità della vita.

A tal fine, il Comune, contemporaneamente alla fase di redazione del Quadro conoscitivo propedeutico alla stesura del PUT di Verucchio, si è impegnato nell'azione di raccolta ed ascolto di segnalazioni, richieste, preferenze dei cittadini relativamente alla mobilità ed alla sicurezza stradale:

- sette incontri pubblici con i cittadini, suddivisi per zone;
- tre incontri specifici con i comitati di cittadini e con i rappresentanti delle attività commerciali;
- è stata inviata a tutte le famiglie una lettera con una scheda allegata attraverso la quale fare pervenire le proprie indicazioni, consigli e segnalazioni di criticità che i cittadini hanno potuto inoltrare anche telematicamente.

1.7 Elaborati costitutivi del PUT e loro efficacia

Il Piano del Traffico del Comune di Verucchio è costituito dai seguenti elaborati:

- Testi 1 _ Relazione e disposizioni attuative;
- Tav. 1 _ Classificazione della rete stradale_ scala 1:10.000;
- Tav. 2 _ Piste ciclabili e trasporto pubblico_ scala 1:10.000;
- Tav. 3.1 _ Interventi infrastrutturali e regolamentazione del traffico, sistema sosta - Verucchio_ scala 1:3.000;
- Tav. 3.2_ Interventi infrastrutturali e regolamentazione del traffico, sistema sosta – Villa Verucchio_ scala 1:3.000;
- Tav. 3.3 _ Interventi infrastrutturali e regolamentazione del traffico, sistema sosta – Cantelli, Dogana, Ponte Verucchio, Pieve Corena, Golf_ scala 1:3.000;
- Tav. 4 _ Sezioni stradali critiche e sezioni stradali tipo_ scala 1:5.000 e 1:200;
- File eseguibile 'Mobilis .exe' di modellazione del traffico veicolare a Villa Verucchio.

La decisione dell'Amministrazione Comunale in relazione all'efficacia del presente Piano Urbano del Traffico, considerato che il Comune di Verucchio non è fra i comuni obbligati ad adottare il PUT ai sensi di legge, è che lo stesso PUT costituisca provvedimento di indirizzo e di programmazione politico-amministrativa degli interventi e dei provvedimenti in materia di mobilità.

Da tale scelta consegue che le differenze che si possono trovare – e di cui si dirà più avanti – fra PUT e POC, non costituiscono difformità fra i due strumenti, ma espressione della progettualità dell'Amministrazione Comunale, e della volontà di programmazione per il futuro.

La previsione del PUT efficace dal punto di vista dispositivo e prescrittivo è costituita dalla revisione - ai sensi dell'Art.80, comma 2 delle Norme del PSC - della Classificazione della rete stradale contenuta nella Tav. 1 in scala 1:10.000.

Rimane quindi ovvio che per rendere operative le previsioni del PUT che non siano contenute nel POC, si renderà necessario provvedere a variare quest'ultimo strumento urbanistico operativo, con le procedure previste dall'Art. 34 della LR 20/2000.

Conformemente a quanto sopra detto, le scelte di trasformazione del territorio e le disposizioni attuative contenute negli elaborati del PUT costituiscono il quadro programmatico e tecnico-disciplinare entro il quale attuare sia quanto previsto dal POC – e confermato dal PUT - in termini di nuove infrastrutture per la mobilità e di adeguamento di infrastrutture esistenti, sia quanto espressamente previsto dal PUT per quanto attiene a interventi gestionali e regolativi del traffico e della sosta, mentre costituisce unicamente espressione di volontà programmatica politico-amministrativa, la previsione di interventi di tipo infrastrutturale non già contenuti nel POC o nel PSC.

1.8 Rapporti del PUT con il PSC e con il POC

In primo luogo è utile ricordare che il comma 9 dell'art.30 della LR 20/2000 specifica che “Le previsioni del POC relative alle infrastrutture per la mobilità possono essere modificate e integrate dal Piano Urbano del Traffico (PUT) “; in tale evenienza il PUT in variante al POC andrà approvato con le procedure previste per l'approvazione del POC.

1.8.1 Le Norme del PSC

Analizzando le Norme del Piano Strutturale Comunale, al quale si rimanda per completezza, si evince quanto segue.

L'Art. 78 prevede che in sede di POC e di PUT possono essere individuate ulteriori strade di tipo “F” da realizzare, oltre a quelle già contenute nel PSC.

L'Art. 79 detta direttive al POC, al RUE ed al PUT riguardo alle previsioni di nuove strade:

- con il comma 1 di tale articolo è da intendersi che a partire dall'inserimento nel POC o nel PUT hanno effetto i vicoli di inedificabilità, di espropriabilità relativi alle strade di previsione e a quelle esistenti da potenziare e alle relative fasce di rispetto;
- con il comma 2 del medesimo articolo si precisa e prescrive che l'inserimento della previsione di attuazione di infrastrutture stradali nel POC e nel PUT, se non è accompagnato da un progetto già approvato, mantiene ancora un valore di schematizzazione e di indicazione di massima, fino all'approvazione del progetto. Con l'inserimento nel POC si determina tuttavia un vincolo urbanistico di inedificabilità sull'area interessata dal tracciato, come individuata nel POC stesso, e su una fascia di rispetto di larghezza corrispondente alla classificazione prevista della strada e alle norme del Codice della Strada per tale tipo di strade. Dopo l'approvazione del progetto da parte degli enti competenti, l'approvazione stessa ha effetti di vincolo di inedificabilità riferito alle aree interessate dalla sede stradale e relative pertinenze, nonché alle aree ricadenti nelle fasce di rispetto stradale;
- con il comma 3 si emana una direttiva al POC ed al PUT, per la quale "contestualmente e congiuntamente alla progettazione ed attuazione delle nuove strade e delle sistemazioni stradali, devono essere progettate ed attuate le opere e le sistemazioni del verde complementare alla viabilità ai fini della mitigazione dell'impatto e dell'ambientazione paesaggistica dell'infrastruttura. Tali opere e gli eventuali espropri che comportano devono essere considerate parte integrante del progetto per quanto riguarda le procedure di approvazione, il finanziamento e le procedure di appalto e sono inserite nel POC contestualmente al progetto stesso";
- il comma 4, per la parte che costituisce direttiva al PUT, specifica che lo stesso PUT ha il compito di definire i requisiti tipologici minimi delle nuove strade urbane da realizzarsi come opere di urbanizzazione ed i requisiti tipologici minimi dei percorsi pedonali e ciclabili;
- Il comma 5, avente valore di direttiva vincolante, precisa che "per quanto attiene alla rete stradale di competenza comunale, il POC, in accordo con il PUT, può meglio precisare il tracciato delle nuove infrastrutture stradali a completamento della rete urbana ed extraurbana, e contiene il programma delle opere di nuova realizzazione e di ammodernamento e miglioramento da realizzarsi nell'arco della sua validità, ivi comprese le opere di ambientazione e mitigazione, la relativa stima preliminare dei costi e le previsioni di finanziamento; contiene inoltre una stima degli oneri per la manutenzione della rete. Per quanto riguarda le strade provinciali e statali, il POC recepisce i

programmi di intervento degli altri Enti competenti e provvede alle necessarie armonizzazioni con le opere di competenza comunale”;

- Il comma 6, avente sempre valore di direttiva, riguarda i comparti di nuova urbanizzazione di cui viene prevista nel POC la progettazione urbanistica attuativa e l'avvio dell'attuazione; in tal caso compete al POC individuare il tracciato delle strade da realizzare all'interno e le caratteristiche geometriche minime di ciascuna di esse, e stabilire se e in quali termini le proprie indicazioni grafiche abbiano valore vincolante per l'elaborazione del PUA, ovvero valore indicativo di massima.

In merito alla classificazione delle strade, l'Art. 80, comma 2 delle Norme del PSC, prescrive che il PUT possa motivatamente modificare la classificazione delle strade operata dal PSC; in tal caso le modifiche sono recepite nel PSC, nel RUE e nel POC con determina dirigenziale, senza che ciò comporti procedura di variante agli stessi strumenti.

Si riporta altresì la tabella relativa alla classificazione delle strade contenuta al comma 3 del già citato Art.80 delle Norme del PSC, le cui specifiche andranno applicate sulle strade classificate dal PUT ai sensi delle già citate disposizioni, nella quale sono specificate le caratteristiche, le funzioni, le limitazioni, le prestazioni e le fasce di rispetto per ciascuna delle classi funzionali relative alle strade presenti nel territorio del Comune di Verucchio, alla quale si dovrà attenersi nella costruzione, manutenzione e gestione delle stesse strade.

CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLE STRADE (D.Lgs 30/04/1992, n.285, Nuovo codice della strada)						
Livello	c.d.s	Descrizione (Titolo I, Art.2, Definizione e classifica delle strade)	Velocità (km/h)	Funzione	Caratteristiche	Fasce di rispetto stradale (Titolo II- Costruzione e tutela delle strade)
Strade extraurbane	B	Strada extraurbana principale	60/90	Strada extraurbana di scorrimento veloce	B- 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. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio, che comprendano spazi per la sosta, con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.	45 m (art.26, comma 2 e PTCP art.11.9 Comma 2)
	C1	Strada extraurbana secondaria	70	Strada di collegamento interurbano di maggiore e minore importanza	C-strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.	30 m (art.26, comma 2)
	C2	Strada extraurbana secondaria minore	60			30 m (art.16, comma 2)

	F1-a	Strada locale extraurbane asfaltata	30	Strada di servizio (residenziale)		20 m (art.26, comma 2)
	F1-b	Strada locale extraurbana non asfaltata	20		F-strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata ai fini di cui al comma 1 non facente parte degli altri tipi di strade.	20 m (art.16 comma 2)
	F1-c	Strada vicinale (o poderale o di bonifica)	20	Strada privata ad uso pubblico		10 m (art.26, comma 2)
Strade urbane	D2	Strada urbana di scorrimento (con integrazione nel contesto urbano)	40	Strade di attraversamento (con integrazione nel contesto urbano)	D-strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate.	20 m (art.28, comma 1) 2 m (art.28, comma 4)
	E1	Strada interquartiere	40	Strade di collegamento locale (collettrici principali)		20 m (art.28, comma 1)
	E2	Strada urbana di quartiere	30	Strade di raccolta (o collettrici)	E-strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.	20 m (art.28 comma 1)
	E3	Strada locale interzonale	30	Strade locali con funzioni di servizio rispetto a quelle di quartiere		20 m (art.28, comma 1)
	F2-a	Strada locale urbana asfaltata	20	Strada di servizio (residenziale)	F-strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata ai fini di cui al comma 1 non facente parte degli altri tipi di strade.	10 m (art.28, comma 1)

E' utile richiamare anche che l'Art. 81 delle Norme del PSC specifica:

- al comma 2 che in caso di modifica della classificazione delle strade da parte del PUT, "le fasce di rispetto si modificano di conseguenza e sono recepite e riportate nel PSC e nel RUE con determina dirigenziale, senza che ciò comporti procedura di variante agli stessi strumenti";

- al comma 3 che le fasce di rispetto stradale relative alle strade pubbliche, all'interno degli ambiti cui spetta al POC la definitiva delimitazione delle aree e della distribuzione insediativa, sono individuate dal POC stesso, in conformità alle disposizioni del nuovo Codice della Strada e della tabella di cui al precedente;

- al comma 6 che "Il PUT non potrà in ogni caso modificare la classificazione delle strade di rilievo sovra comunale".

1.8.2 Le previsioni del POC

Il Piano Operativo Comunale, adottato ed in corso di controdeduzioni all'atto della formazione del presente PUT, affronta la pianificazione e programmazione delle infrastrutture della mobilità nel modo seguente.

Con la previsione dei tracciati stradali, dei parcheggi e delle piste ciclabili nelle seguenti tavole:

- POC_Tav.01 Quadro delle trasformazioni e degli obiettivi scala 1: 10.000;
- POC_Tav.02 Morfologia del tessuto insediativo e rurale in trasformazione scala 1: 5.000;
- POC_Tav.03 Tracciati del tessuto insediativo in trasformazione scala 1: 5.000;
- POC_Tav.04 Sistema delle dotazioni territoriali e dei collegamenti fruitivi scala 1:5.000.

Con la precisazione di tracciati, tipologizzazione delle infrastrutture e loro individuazione puntuale nei seguenti ulteriori elaborati:

- POC_Testi 02 Allegato A – Ambiti di trasformazione: Schede e grafici in scala 1:5.000 e 1:2.000;
- POC_Testi 02 Allegato B – Progetti tutela recupero e valorizzazione - Schede;
- POC_Testi 02 Allegato C - Elenco delle aree interessate da vincoli espropriativi.

All'Art. 7, comma 3 delle Norme del POC, si specifica che le indicazioni grafiche delle Tavv.01, 03 e 04 del POC riguardanti la viabilità di progetto hanno valore schematico e dovranno essere approfondite in sede di PUA e di progetto delle infrastrutture.

1.9 Previsioni del PUT

Come già precedentemente accennato, il presente PUT costituisce strumento di settore in merito alla pianificazione e programmazione degli interventi relativi al sistema della mobilità, il quale specifica, all'interno delle competenze assegnate dalla normativa vigente e delle disposizioni del PSC e del POC, le previsioni già contenute nei due precitati strumenti urbanistici comunali, e contiene disposizioni attuative relativamente alle infrastrutture previste dai detti strumenti e ai provvedimenti di regolamentazione del traffico e della sosta. Contiene altresì la tipologizzazione delle sezioni stradali per ogni classe di strada presente nel Comune di Verucchio.

Il PUT è stato elaborato in accordo con Piano Operativo Comunale (POC), nel rispetto dei valori ambientali e finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, e delinea una pluralità d'interventi distinti tra aspetti gestionali ed aspetti esecutivi; l'attuabilità di questi ultimi è comunque subordinata al recepimento nel Piano Operativo Comunale.

Il Piano Urbano del Traffico tiene conto degli orientamenti generali di politica dei trasporti del CIPET (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica nel Trasporto). Il quadro normativo di riferimento all'interno del quale il gruppo di lavoro ha operato è quello definito da:

- D.Lgs 30.04.1992 n° 285 (art. 36);

- Deliberazione CIPET 7.04.1993;
- Direttiva Ministero LL.PP. 12.04.1995;
- Circolare Ministero LL.PP. 2.12.1997 n° 6372/97;
- Circolare Ministero LL.PP. 29.12.1997 n° 6709/97.

Ai sensi della citata direttiva del 12.04.1995, il Progetto di Piano Urbano del Traffico si articola secondo tre livelli (art. 4.1):

1° livello: Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.). Individua la politica intermodale adottata, la qualificazione dei singoli elementi della viabilità principale, definisce la classificazione funzionale della viabilità. In questa fase rientra anche la stesura del regolamento viario contenente: norme per l'occupazione del suolo pubblico e gli standards geometrici delle diverse strade. Il dimensionamento delle sezioni stradali deve soddisfare le componenti fondamentali del traffico enunciate in premessa e cioè:

- Circolazione dei pedoni;
- Movimento dei veicoli per il trasporto collettivo con relative fermate;
- Movimento di veicoli motorizzati;
- Sosta di veicoli motorizzati.

Gli elaborati del P.T.G.U., relativi ai citati temi sono redatti in scala 1/25.000 fino a 1/5.000 in funzione delle dimensioni del centro abitato. Per le dimensioni di Verucchio sono stati realizzati elaborati grafici in scala 1/10.000. L'elaborato grafico è accompagnato da una relazione illustrativa contenente gli elementi citati all'art. 4.1.

2° livello: Piani particolareggiati del Traffico Urbano. Essi rappresentano i progetti di massima per l'attuazione del P.G.T.U.

Sono sviluppati in scala da 1/5.000 a 1/1.000 e sono accompagnati dagli allegati tecnici descritti all'art. 4.2.

3° livello: Piani Esecutivi. Sono lo sviluppo esecutivo dei Piani Particolareggiati e riguardano l'intero complesso degli interventi previsti da un singolo Piano particolareggiato. Sono redatti in scala 1/500 e 1/200 e sono accompagnati da computi metrici estimativi ed analisi di dettaglio riportate all'art. 4.3

Questa fase di lavoro di redazione del Piano Urbano del Traffico di Verucchio è stata finalizzata a sviluppare il primo livello e cioè il Piano Generale del Traffico Urbano proponendo il progetto di struttura dell'intero impianto viabilistico verucchiese e fornendo precise linee guida relativamente ai seguenti temi:

1. rete del trasporto pubblico (servizi integrati, revisione delle tratte, nuovi tracciati delle linee)
2. rete veicolare (riorganizzazione sensi di marcia, parcheggi, zone a traffico limitato)
3. rete ciclopedonale (definizione dei nuovi tracciati e potenziamento e miglioramento di quelli esistenti)

4. revisione della classificazione stradale
5. catasto strade
6. regolamento viario

Per quanto riguarda le modalità di adozione e pubblicazione del Piano Urbano del Traffico (PUT), l'Amministrazione Comunale di Verucchio prevede di attenersi alle norme emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici tramite le "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico" (G.U.R.I. 24/06/1995) che al punto 5.8, 5° comma prevedono che tale Piano "viene adottato dalla Giunta Comunale, e viene poi depositato per trenta giorni in visione al pubblico, con relativa contestuale comunicazione di possibile presentazione di osservazioni (nel medesimo termine), anche da parte di singoli cittadini. Successivamente, il Consiglio Comunale delibera sulle proposte di Piano e sulle eventuali osservazioni presentate (con possibilità di rinviare il PUT in sede tecnica per le modifiche necessarie) e procede, infine alla sua adozione definitiva".

Per quanto attiene alla efficacia degli elaborati del PUT, si rimanda a quanto già espresso nel precedente capitolo 1.7, e si specifica comunque che le scelte del PUT in merito a previsioni di infrastrutture viarie e della mobilità e loro specifiche tecniche non hanno alcun contenuto prescrittivo, ma esclusivamente ricognitivo e di indicazione tecnico-esecutiva.

Il presente PUT, essendo strumento volontario, non ha una scadenza di legge; si ritiene comunque opportuna la sua revisione ogni 5 anni, e comunque contestualmente ad ogni successiva redazione ed approvazione di POC.

Nella redazione del PUT si è curato di garantirne la conformità alle previsioni del POC, vi sono però alcune previsioni, disposizioni attuative e obiettivi che non sono contenuti in tale strumento urbanistico che si richiamano e che come già affermato, rappresentano indicazioni programmatiche e di obiettivi con carattere politico-amministrativo:

- la pista ciclabile ed il marciapiede a lato della carreggiata della SP 32 da Cantelli a Verucchio;
- la pista ciclabile di collegamento fra Ponte Verucchio e Villa Verucchio su via Ponte;
- la rotatoria in via Ponte davanti allo stadio;
- la pista ciclabile lungo Via Pascoli;
- il nuovo parcheggio a servizio del Parco Archeologico;
- il nuovo parcheggio posto ad angolo fra via Casale e via Puccini;
- il nuovo parcheggio autobus al margine sud-ovest del centro abitato di Villa Verucchio;

- la nuova bretella fra via Ponte e la SP 258 Marecchiese fra Ponte Verucchio e Villa Verucchio, prevista all'interno del Tratto 5 A previsto dallo "Studio di fattibilità per la realizzazione e adeguamento della rete stradale della Valmarecchia" della Provincia di Rimini;
- l'intervento di adeguamento viario fra via Montirone e via Convento, previsto dalla convenzione del PP "Piva" Scheda di progetto Tav. 3a, n.4.

Per le motivazioni già espone nel precedente capitolo 1.7 in relazione all'efficacia del PUT, non sarà necessario seguire le procedure di cui al già citato Art. 30, comma 9, LR 20/2000, che prescrive le procedure di approvazione del POC in caso di previsioni del PUT che modifichino ed integrino il POC (che renderebbe necessario, per l'approvazione dello stesso PUT, seguire le procedure di approvazione previste dall'Art. 34 della LR 20/2000 per il POC). Come già precedente detto, quindi, il PUT sarà adottato come disposto dall'Art. 36 del Codice della Strada e come meglio specificato al punto 5.8, 5° comma della Direttiva 12 aprile 1995 del Ministero dei Lavori Pubblici 'Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico'.

In caso di necessità di attuazione delle previsioni del PUT non già contenute nel POC, sarà scelta dell'Amministrazione Comunale se provvedere alla loro operatività per tramite di variante al POC o per tramite di variante al POC attuata attraverso il PUT, per mezzo delle procedure di cui sopra.

Le previsioni infrastrutturali del PUT sono contenute negli elaborati grafici, mentre le disposizioni attuative sono contenute nell'allegato "A" - Disposizioni attuative alla presente Relazione.

Nello specifico l'allegato "A" è costituito da una tabella, in cui sono elencati e numerati gli interventi e le disposizioni attuative previsti e programmati dal presente PUT. I numeri identificativi che compaiono in tabella alla sinistra di ogni intervento o disposizione attuativa corrispondono a conforme numerazione presente nelle tavole della serie 3 in scala 1:3.000, che permettono di localizzare le trasformazioni da attuare.

Le indicazioni e previsioni contenute in tale allegato "A" dovranno essere attuate e rese esecutive per mezzo della predisposizione dei relativi progetti esecutivi, da approvarsi con le procedure previste dalle vigenti norme, e per mezzo di specifiche ordinanze, man mano che si rendano disponibili le provviste finanziarie di bilancio, secondo il Programma Triennale delle opere pubbliche approvato dalla Amministrazione Comunale.

E' utile specificare che, anche richiamando il carattere di strumento di programmazione, di indirizzo e di definizione di obiettivi politico-amministrativi, nel caso si dovessero rendere necessari provvedimenti di regolazione del traffico e della sosta o interventi non previsti dal presente PUT, sarà facoltà del Comune di

Verucchio di procedere per mezzo di specifiche ordinanze o con gli strumenti e le procedure previste dalle vigenti disposizioni normative.

1.9.1 Gli interventi in via Casale

Nel successivo Allegato 'A' vengono puntualmente enumerati e descritti tutti i provvedimenti attuativi del presente PUT, suddivisi per centri abitati; tuttavia preme qui sottolineare i provvedimenti del PUT per garantire la sicurezza pedonale e la fluidità del traffico nella zona centrale del centro di Villa Verucchio, attraversata dalla via Casale, porzione urbana della Strada Provinciale n.258 Marecchiese.

Come dettagliato anche nell'Allegato 'A', e visualizzato nelle Tavola 3.2, molte sono le disposizioni attuative che il PUT dedica a quest'importante arteria cittadina; in particolare, per la sicurezza pedonale, è prevista:

- la realizzazione di tre nuovi attraversamenti pedonali protetti, uno in corrispondenza della Scuola Guida vicino all'immissione di via Puccini, un secondo all'altezza del Centro Civico, un terzo a Dogana;
- la modifica di tre attraversamenti esistenti in prossimità delle immissioni delle vie Padre Gitti, di Mezzo e Meroni.

Il PUT intende inoltre rendere più fluido, e quindi più sicuro, il flusso del traffico sulla via Casale obbligando la svolta a destra nelle immissioni e impedendo o vietando la svolta a sinistra per chi percorre la via Casale.

Nelle corsie di arrocco parallele alla carreggiata centrale di via Casale, tra gli stalli per la sosta e la ciclabile, la velocità massima consentita è 10 km/h.

L'intera area di via Casale sarà inoltre interessata da una revisione del sistema della sosta che prevede il disco orario per tutti i parcheggi, sia quelli interclusi dalla pista ciclabile, sia quelli in linea a fianco della carreggiata.

1.9.2 La verifica con il modello 'Mobilis'

Per avere conferma che i provvedimenti del PUT per la fluidificazione del traffico nel centro abitato di Villa Verucchio, e per la conseguente maggiore sicurezza, saranno efficaci, si è fatta verifica con 'Mobilis', il modello messo a punto dal Laboratorio di Fisica della città della Facoltà di Fisica di Bologna, con cui è stata attivata da tempo una collaborazione.

Il software di modellazione matematica che ha come dati di input la rete stradale pubblica di Villa Verucchio, comprese le nuove strade previste negli APNI del POC, le modifiche infrastrutturali relative a isole salvagente e a cordoli spartitraffico nonché i provvedimenti di regolamentazione del traffico

attraverso segnaletica di obbligo e/o divieto, ha permesso di verificare positivamente l'effettiva ricaduta migliorativa delle previsioni del PUT sulla fluidità del traffico a Villa Verucchio.

2. ALLEGATO "A" - DISPOSIZIONI ATTUATIVE

2.1 Cantelli

<i>num.</i>	<i>localizzazione</i>	<i>azione</i>	<i>note</i>
1	Cantelli Strada Provinciale San Marino	non pista ciclabile ma pista /marciapiede pedonale	progetto della Provincia
2	Cantelli Strada Provinciale San Marino (in prossimità dei nuclei abitati)	attraversamento pedonale protetto, in prossimità del numero civico 1811, con semaforo a chiamata	progetto della Provincia
3	Cantelli Strada Provinciale San Marino	nuova segnaletica orizzontale: tracciare delimitazione della carreggiata ristretta e indicazione limiti di velocità	

2.2 Dogana

5	via Dogana (ingresso alla Fugar)	Veicoli di massa sup. alle 3,5t su SP Marechiese all'altezza edificio ex stazione ferrovia Rimini-Novafeltria: obbligo di proseguire dritto in direzione di marcia mare-monte e monte-mare.	n.3 preinsegne a carico della Fugar
---	----------------------------------	---	-------------------------------------

2.3 Pieve Corena

6	via Pieve Corena	abbassare il limite di velocità verso Montemaggio	
7.1	via Pieve Corena incrocio con via Fontesacra	regolamentare immissione da via Fontesacra (di San Marino) su via Pieve Corena con segnaletica indicante l'obbligo di fermarsi e dare precedenza (stop) e relativo segnale di preavviso	
7.2	strada vicinale Tesoro della Pieve	Pedonalizzare dopo il condominio 'La Fortezza' fino al parcheggio	

2.4 Ponte Verucchio

8	via Casale rotatoria Domiziano	segnaletica orizzontale: un attraversamento pedonale	
9.1	via Ponte	riqualificazione del marciapiede e messa in sicurezza del centro urbano di Ponte Verucchio	studio di fattibilità già redatto
9.2	via Ponte	realizzare pista ciclabile di collegamento fra Ponte Verucchio e Villa Verucchio	obiettivo anche del PSC
10	via Ponte, davanti allo Stadio	realizzare piccola rotatoria	progetto della Provincia
11	via Budrio incrocio con via Ponte	all'immissione da via Budrio in via Ponte, obbligo di svolta a destra	la nuova segnaletica è subordinata alla realizzazione della rotatoria davanti al Campo Sportivo
12	via Budrio su via Casale	migliorare l'illuminazione stradale sulla SP Marecchiese in corrispondenza delle fermate bus e realizzare altre opere per la loro messa in sicurezza (attraversamento pedonale protetto)	progetto della Provincia

2.5 Verucchio

13	piazza Malatesta	in via sperimentale, eliminare i parcheggi da giugno a settembre	
13.1	piazza Malatesta	con la riorganizzazione spostare la fermata bus davanti alla Banca	
13.2	piazza Malatesta	divieto di transito per mezzi con peso superiore a 3,5t non adibiti al trasporto di persone (Sulla SP in Colle, alla piazzola prima di Monte Ugone, posizionare segnaletica per transito vietato ai veicoli di massa superiore a 3,5t non adibiti al trasporto di persone)	
13.3	piazza Malatesta	aumentare le rastrelliere per le biciclette	
13.4	piazza Malatesta	realizzare un posto disabili all'ingresso della piazza vicino all'inizio di via Rocca	
25	via Brizzi	mettere i cinque parcheggi più vicini alla piazza a disco orario	(durata come su piazzale Battaglini)
14	via Brocchi all'innesto sulla SP 15bis, di fronte al campo di calcetto	rivedere la segnaletica orizzontale per creare corsia di canalizzazione per chi prosegue su vecchio tracciato della via provinciale e segnaletica verticale	
15	via dei Fossi	sistemare la gradinata e realizzare il corrimano per il Piedibus	
17.1	via Monte dei Gigli	senso unico dal civico 30 di via Foschi a Via Nanni	
17.2	via Mura San Giorgio	da pedonalizzare	
17.3	Parco Archeologico	realizzare nuovi parcheggi per auto e per pullman	si veda progetto vincitore del concorso
18.1	via Monte Ugone	revisione segnaletica orizzontale e verticale per: senso unico in direzione casa protetta e riordino dei parcheggi (divieto sosta a sinistra)	
18.2	via Messina	senso unico da via Monte Ugone fino alla prima uscita del parcheggio	
19	via Rocca	divieto sosta sui due lati, parcheggi a pagamento 10-22 (tariffa oraria 1,00 euro) e <i>pass</i> per i residenti di via Rocca e via Sant'Andrea	(come per la sosta rosa)
20	via San Francesco	da pedonalizzare (permessi speciali di carico e scarico per il teatro)	

2.6 Villa Verucchio

num.	localizzazione	azione	note	segnaletica verticale							
21	via Roosevelt	rivedere segnaletica orizzontale e verticale per: divieto di sosta su entrambi i lati e due sensi di marcia		4							
22	via Dante, tra via Barbatorta e via Hugo	divieto sosta lato fiume, corsello e parcheggi lato Marecchiese fino a Tavoloni poi divieto di sosta, senso unico monte - mare		2	1	1					
23	via Hugo	obbligo svolta a destra su via Dante per mezzi peso sup a 35q									1
24	via Barbatorta su via Casale	obbligo svolta a destra su via Casale					1				
27	via Shakespeare	senso unico da via Tenuta e divieto di sosta a destra		1	1						
28	via Neruda (tra Hemingway e Shakespeare)	obbligo svolta a destra su via Shakespeare					1				
26	via Goethe	in direzione fiume, via Shakespeare obbligo di proseguire diritto								1	
29	via Tenuta	spostare e segnalare la fermata degli autobus									
30	via Mazzini	senso unico da rotatoria a via Gramsci, divieto di sosta lato fiume, parcheggi altro lato		1							
32	via Garibaldi su via Casale (SP 258)	senso unico in direzione di via Casale, parcheggi a sinistra, obbligo di svolta a destra nell'immissione sulla via Casale, prolungamento dell'aiuola fino al marciapiede		1	1		1				
31.2	via di Mezzo	in ingresso da via Casale inserire un cartello con direzione Rimini									1
31.1	via di Mezzo	all'incrocio con via A.Moro e via Di Vittorio inserire un cartello con direzione Rimini									1
33	via Don Sturzo	togliere parcheggi davanti alla Materna, proseguire pista ciclabile con cordolo di protezione fino attraversamento pedonale davanti alla Elementare									
34	via Curiel	senso unico da via Di Mezzo a via Don Sturzo, divieto di sosta a destra mentre a sinistra pista ciclabile e parcheggi lato fiume		2	1	1					

35.1	via Marty	obbligo di svolta a sinistra all'incrocio con via Curiel							1		2
35.2	via Marty	di fronte allo stop di via Terracini mettere due cartelli con direzione Rimini a sinistra e Novafeltria a destra									2
36	via Che Guevara	divieto sosta lato fiume						1			
37	via F.lli Cervi su via Curiel	obbligo svolta a destra in via Curiel, verso via Don Sturzo						1			
38	via Terracini	carreggiata minimo di legge; parcheggi a spina di pesce lato Marechiese fino alla fine delle case PEEP; poi lato fiume disegnando una chicane	2								
39	via Allende	senso unico verso via Banfi; divieto di sosta a dx e parcheggi a sinistra	1	1	1						
40	via Trario	nel tratto tra via del Piano e via Casetti in direzione Parco Marecchia mettere preavviso di stop a 100 metri									1
41	via Trario	tra via Casetti e via del Piano senso unico alternato									2
42	via Casetti	divieto di sosta su entrambi i lati da via di mezzo a via Trario, in futuro divieto di sosta solo lato centro ricavando i parcheggi lato fiume arretrando la staccionata in cemento che delimita il parco	2								
43.1	via Convento	all'incrocio con via Mondaini, in direzione monte-mare, mettere cartello per la direzione consigliata verso via Valle per i mezzi pesanti								1	1
43.2	via Convento	portare limite di velocità da 50 a 30Km/h dall'asilo al colmo del dosso									1
43.3	via Convento e via Montirone	intervento di adeguamento della sezione stradale e del tracciato viario									
44	via Pascoli	divieto di sosta su entrambi i lati, pista ciclabile da via Lamarmora lato fiume	2								
45	via Padre Balboni	senso unico da via Leopardi a via Pascoli e divieto di sosta a destra	1	1	1						

46	via Pavese	introduzione del senso unico direzione mare-monte, divieto di sosta e fermata su entrambi i lati nel segmento che interessa il Conad	2	1	1				
47	via Torino	senso unico da mare a monte		1	1				
48	via Torino	inserire due posti auto disabili							
49	via Roma	senso unico da monte a mare		1	1				
50	via Lamarmora	due stalli per disabili lato fiume e uno stallo lato valle rispetto all'ingresso del centro Le Pozzette							
51	via San Paterniano (incrocio con via Matteotti)	mantenere l'attuale senso unico ed inserire l'obbligatorietà di svolta a destra per chi viene da via Casale e l'obbligatorietà di svolta a sinistra per chi viene dal tratto a monte				1	1		
52	via Giovanni XXIII (incrocio con via Matteotti)	invertire il senso unico con direzione via Casale, obbligo di svolta a destra su via Casale, per chi viene dal tratto sopra possibilità di svolta a sinistra o proseguire dritto				1	1	1	
53	via Kennedy (incrocio con via Matteotti)	mantenere gli attuali sensi unici ed inserire l'obbligatorietà di svolta a destra per chi viene da via Casale e l'obbligatorietà di svolta a sinistra per chi viene dal tratto a monte				1	1		
54	via Matteotti	senso unico mare-monte, divieto di sosta a destra	4	4	1				
55	via Mondaini	sul nuovo parcheggio inserire il disco orario 60 minuti dalle 8,00 alle 20,00							1
56	via Mondaini su via Casale	obbligo svolta a destra su via Casale				1			
57	via Peschiera tra Mondaini e Pedrosa	senso unico monte-mare, divieto di sosta su entrambi i lati	2	1	1				
58	via Trento	divieto di sosta lato fiume	1						
59	via Trieste	divieto di sosta lato fiume	1						
59.2	piazza Primo Maggio	parcheggi lato via casale disco orario 30 minuti, parcheggi lato via Mondaini con disco orario 60 minuti							
60	piazza Europa	acquistare due parchimetri							
61	via Sacco e Vanzetti	senso unico in direzione mare-monte e parcheggio a destra	1	1	1				
62	via Rosemberg	senso unico in direzione monte-mare e parcheggio a destra	1	1	1				

63	via Padre Gitti	invertire il senso unico											
64	via Puccini	senso unico da via Casale fino all'incrocio con via Rossini, divieto di sosta lato sud-ovest	1	1	1								
65	via Rossini (tratto tra via Puccini e via Verdi)	senso unico direzione mare-monte e divieto di sosta lato Marecchiese	1	1	1								
66	via Casale	parcheggio Bartolini ingresso da via Casale uscita su via Cupa			1								
67	via Casale	su tutta la via Casale (sulla carreggiata e nei parcheggi interclusi dalla ciclabile) mettere disco orario 30 minuti											1
68	via Casale, angolo via Puccini	parcheggi pubblici in previsione per standard da realizzare											1
69	via Casale	obbligo di svolta a destra in uscita da piazzale Risorgimento					2						
70	via Casale	davanti al Conad: inserire un cordolo che funga da spartitraffico per impedire la svolta a sinistra sia in ingresso che in uscita											
71	via Casale	in corrispondenza degli attraversamenti pedonali restringere la carreggiata per disegnare un cuscinetto di sicurezza											
72	via Casale	obbligo di svolta a sinistra in uscita da: passi carrai da via Garibaldi a via di Mezzo lato fiume e parcheggio Zanni											
75	via Casale	segnalare tutti i parcheggi pubblici (compreso quello di Zanni)											
76	via Casale	limite di velocità di 10 km/h sulle corsie di mobilità lenta parallele a via Casale											
78	varie	segnalare i percorsi del Piedibus con segnaletica verticale ed orizzontale											
79	varie	indicare in mappa le possibili destinazioni per le colonnine di rifornimento energia elettrica (parcheggi via Nanni, Don Bosco, Mura del Fossato, via Carducci, Centro Itaca, centro commerciale Le Torri, parcheggio del Golf, piazza Europa, piazzale Risorgimento, parcheggio di via Moro)											
80	varie	acquistare le rastrelliere per le biciclette											
Totale numero cartelli per tipologia			33	18	14	11	4	3	15				