



COMUNE di MONTEMURLO
Provincia di Prato
A.O.2 Qualità del Territorio e Patrimonio

DISCIPLINARE
per le opere di URBANIZZAZIONE PRIMARIA
in diretta esecuzione

ISTRUZIONI

TECNICHE-ESECUTIVE PER :

- FOGNATURE
- OPERE STRADALI IN GENERE, MARCIAPIEDI
- IMPIANTO DI PUBBLICA ILLUMINAZIONE
- RETI DEI SERVIZI
- AREE A VERDE PUBBLICO / ISOLE ECOLOGICHE
- SEGNALETICA
- ACCORGIMENTI TECNICI IN TEMI DI ACCESSIBILITA'
- OPERE IN CEMENTO ARMATO

INFORMAZIONI SU :

- OGGETTO E TEMPISTICA DELLE OPERE
- ADEMPIMENTI PRELIMINARI
- CONVALIDA DELLE OPERE E CESSIONE DELLE AREE

A) - OGGETTO E TEMPISTICA DELLE OPERE

1) - Per **opere di urbanizzazione primaria "in diretta esecuzione"** si intendono tutte le varie infrastrutture (collegamenti viari e parcheggi, marciapiedi, illuminazione pubblica, aree a verde pubblico, reti di fognatura e dei servizi quali acqua - gas - elettricità ecc.) da realizzarsi a carico di privati, nell'ambito di progetti edilizi finalizzati a nuove edificazioni, o anche ristrutturazioni, ampliamenti, ecc. , quali oneri relativi a Permessi di Costruire o DIAE.

Tali opere, soggette o meno a scomputo economico dal contributo previsto dalla legislazione vigente, risultano normalmente descritte in base alla perizia redatta dal tecnico ed allegata al progetto; il tutto in base all'Elenco Prezzi redatto dall'AO2 "Qualità del Territorio e del Patrimonio U.O. Strade", facente parte integrante del presente Disciplinare.

Questo Servizio provvede anche alla vidimazione degli elaborati di competenza, in occasione dell'assegnazione dei suddetti oneri a carico dei privati, che rimangono agli atti per le verifiche in corso d'opera.

2) - Gli elaborati tecnici allegati al Permesso di Costruire, visti con la procedura di cui sopra dall'Ufficio, devono pertanto rispettare le prescrizioni, le linee guida ed i contenuti del presente Disciplinare.

3) - In fase esecutiva dovranno, inoltre, essere rispettate tutte le prescrizioni speciali riportate nel Permesso di Costruire, inerenti l'esecuzione delle opere di urbanizzazione primaria.

4) - Relativamente ai tempi di realizzazione delle opere di urb.ne primaria si precisa che dovranno essere di norma ultimate entro il periodo di validità del Permesso di Costruire.

La loro ultimazione dovrà quindi avvenire entro tale data, precisando che la comunicazione di **"ultimazione" delle opere** edilizie autorizzate, nonché la presentazione di **varianti finali** (v. Legge Reg.le n° 1/2005 e seguenti) potrà essere inviata solamente dopo l'integrale adempimento anche alle condizioni speciali di urbanizzazione primaria.

5) - Durante la realizzazione di tutte le opere, sia edili che stradali, andrà garantita la segnaletica prevista dal Codice della Strada, dal Regolamento di esecuzione e dal D.M. 10.07.2002 relativo ai cantieri mobili.

6) - L'esecuzione delle opere di urbanizzazione primaria da parte di privati, nell'ambito di interventi edilizi, è suddivisa, in termini temporali, in prima e seconda fase:

I - la prima fase è ulteriormente ripartita in due parti:

a) prima parte della prima fase (propedeutica all'edificazione) comprendente l'esecuzione di:

- reti di fognatura complete (bianca, nera o mista), con posizionamento dei chiusini alla quota del piano finito di fondazione;

- fondazione stradale in misto granulometrico;
- posa in opera di cordonati alla quota definitiva, al fine di ottenere anche la presenza di un punto di riferimento fisico per l'individuazione planimetrica ed altimetrica dei margini di lotto edificabile;
- movimenti di terra e piantumazioni di alto fusto nelle aree a verde pubblico attrezzato.

Le opere di cui sopra sono riferite sia agli spazi viabili, che a quelli di sosta pubblica; premessa fondamentale alla diversificazione proposta è la non usufruibilità degli spazi viari futuri, fino a che non sarà stata completata l'attrezzatura di urbanizzazione primaria definita come seconda parte della prima fase; ciò a mezzo di strutture di delimitazione fisse (recinzioni, cancelli, ecc.) di sicura affidabilità, oltre che di segnaletica di preavviso dell'interdizione al pubblico transito;

b) seconda parte della prima fase (da eseguire preliminarmente all'utilizzazione del primo fabbricato completato e comunque entro 15 (quindici) mesi dalla convalida della prima parte della prima fase), comprendente l'esecuzione di:

- reti di adduzione idrica, del metano ed elettrica (comprese le cabine di trasformazione) complete;
- costruzione degli strati di fondazione e collocamento di materiale bituminoso nelle sedi stradali e nei parcheggi;
- elevazione del piano di appoggio dei chiusini di fognatura, per raggiungere la quota finita della strada;
- costruzione dello strato di fondazione e del massetto in calcestruzzo per i marciapiedi;
- posa in opera delle zanelle laterali alla carreggiata;
- impianto di illuminazione pubblica completo;
- attrezzatura di completamento degli spazi di verde pubblico;
- segnaletica stradale e semaforizzazione provvisoria, in funzione del fatto che, al termine di questo gruppo di lavori, le strutture ad utilizzazione pubblica verranno aperte ufficialmente al transito e al fruimento collettivo, senza limitazioni di alcun tipo.

II - La seconda fase (da completare nei termini di validità del permesso di costruire ed in ogni caso prima dell'invio della comunicazione di ultimazione dei lavori), comporta la posa in opera:

- dei tappeti d'usura in sede stradale, di parcheggio e di marciapiede;
- della segnaletica stradale verticale e orizzontale e della eventuale semaforizzazione definitiva.

7) - Per tutti quegli interventi che prevedono nuove viabilità, l'esecuzione della "prima parte" della "**prima fase**" dovrà precedere l'inizio dell'edificazione, come meglio descritta al punto precedente.

Durante l'esecuzione delle opere stradali, e comunque fino all'accertamento della regolare esecuzione della prima fase dell'intervento, gli accessi da strade esistenti andranno delimitati da apposito cancello. Ad avvenuta convalida della prima fase, andrà in ogni caso delimitata l'area del lotto di pertinenza, con la creazione di un solo accesso di cantiere dalla strada che dovrà essere aperta al pubblico transito, con specifica Ordinanza Sindacale. In ogni caso, sia dalla sede stradale che dai parcheggi, prima dell'apertura al transito di dette zone pubbliche e dovrà essere posta in opera la segnaletica stradale temporanea a norma del Codice della Strada.

8) - Qualsiasi responsabilità derivante da eventuali situazioni precarie, contemporanee e successive ai lavori, farà integralmente carico all'intestatario del Permesso di Costruire, al Direttore dei Lavori ed all'Impresa esecutrice, secondo le rispettive competenze, esonerando comunque nel contempo questa Amministrazione Comunale, da ogni responsabilità civile e penale.

9) – Dopo la convalida delle opere stradali e di fognatura, la loro manutenzione e pulizia farà carico agli intestatari del Permesso di Costruire o ai loro aventi causa fino a che le aree corrispondenti non saranno state cedute con atto valido al Comune, ove previsto dal progetto.

Per ulteriori chiarimenti sulla cessione delle aree e le problematiche di tipo patrimoniale si rimanda al successivo punto "M" del presente documento.

10) - Le indicazioni riportate nel presente Disciplinare, soggette a periodici aggiornamenti, devono ritenersi applicabili nella maggior parte degli interventi di urbanizzazione; tuttavia, per ulteriori chiarimenti, o in casi particolari non riconducibili alle casistiche riportate nel presente documento, potrà essere contattata l' **U.O. Strade e Urbanizzazione Primaria**, in orario di apertura al pubblico.

B) - ADEMPIMENTI PRELIMINARI

1) - Almeno **15 giorni** prima della prevista **data di inizio dei lavori**, dovrà essere provveduto ad una serie di adempimenti preliminari.

a) COMUNICAZIONE DEI SEGUENTI DATI :

- *la data di inizio dell'intervento stesso;*
- *dichiarazione attestante l'avvenuta esecuzione della procedura negoziata, di cui alla Determinazione n° 426 del 08.04.09, da cui risulti l'elenco dei soggetti invitati, l'importo a ribasso e il soggetto vincitore esecutore dei lavori;*
- *il nominativo del Direttore dei Lavori medesimi, che dovrà essere lo stesso delle opere edili autorizzate;*
- *nominativo del **referente** (professionista, tecnico impresa ecc.) cui indirizzare le comunicazioni successive, con relativi n° di **telefono** e **fax** , oltre ad eventuale indirizzo **e-mail**.*

Tali informazioni dovranno essere trasmesse alla A02 "Qualità del Territorio e del Patrimonio" - U.O. Strade e Urbanizzazione Primaria, con le seguenti modalità :

- comunicazione tramite l'Ufficio Protocollo del Comune di Montemurlo Via Montalese n.c. 472/474;
- via fax al n° 0574 558348 dell'U.O. Strade e Urbanizzazione Primaria.

b) TRASMISSIONE DI PLANIMETRIA :

Dovrà essere predisposta in formato **".dwg"**, riportante il perimetro del lotto, la sagoma degli edifici oggetto di intervento, nonché le eventuali nuove viabilità, parcheggi e impianti di pubblica illuminazione ecc.

Dovranno essere inoltre riportati un numero adeguato di punti di riferimento a fabbricati, capisaldi ecc. presenti nella cartografia regionale, finalizzati alla successiva restituzione, negli archivi digitali del Comune, delle nuove opere di urbanizzazione in corso di esecuzione.

La planimetria dovrà essere inviata tramite posta elettronica all'indirizzo urb.primaria@comune.montemurlo.po.it per consentire l'aggiornamento della medesima nella cartografia utilizzata dai vari uffici tecnici comunali.

Nei casi in cui siano previste nuove infrastrutture relative alla pubblica illuminazione, il file dovrà essere integrato con le informazioni necessarie all' **U.O. "Illuminazione Pubblica"**, ai fini della redazione del progetto esecutivo degli impianti; per maggiori chiarimenti vedasi anche il successivo punto **"G"**.

2) - A seguito della suddetta comunicazione, prima della data di inizio dei lavori, verrà trasmessa via **fax** una comunicazione, da parte dell'A.O.2 Qualità del Territorio e del Patrimonio **U.O. Strade e Urbanizzazione Primaria**, in cui verrà precisata la data del **sopralluogo preliminare**, finalizzato ad analizzare le problematiche specifiche dell'intervento di urbanizzazione, ed in modo particolare le problematiche collegate all'accessibilità.

Qualora venga accertato che le opere siano state intraprese senza ottemperare a quanto sopra indicato, questa Amministrazione ordinerà l'immediata sospensione dei lavori.

3) - Per eventuali chiarimenti sulla procedura di cui sopra potrà essere contattata, in orario di ufficio, la predetta **- U.O. Strade e Urbanizzazione Primaria** .

C) - OPERE DI FOGNATURA

1) - In relazione a :

- nuovi condotti fognari;
- eventuali interventi ai condotti fognari esistenti ed alle strutture accessorie (fognoli di collegamento tra caditoie stradali e fognature stradali, griglie e pozzetti sottostanti);

dovranno essere richieste le relative **prescrizioni attuative** ai competenti Uffici di **PUBLIACQUA S.p.a.** , cui adesso spettano tali adempimenti ai sensi della Delibera C.C. n° 66 del 12.04.1999.

Tali prescrizioni riguarderanno le varie tipologie da adottarsi sia a livello di dimensionamento che di materiale.

A tale Società dovranno inoltre essere trasmesse le Istanze per la **realizzazione dei fognoli privati di allacciamento alle fognature comunali**, che potranno essere materialmente eseguiti da parte di **PUBLIACQUA S.p.a.** ed a carico del Richiedente.

D) - OPERE STRADALI

1) - Tali opere presentano una casistica molto ampia, non sempre facilmente inquadrabile, considerato che spesso volte si innestano su un tessuto già urbanizzato.

Per quanto riguarda la classificazione, le funzioni, la sezione stradale e le caratteristiche tecniche delle strade si rimanda alle previsioni del **Piano Regolatore**, nonché al **D.M. n. 6792 del 05.11.2001 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade)**.

In questa sede si riportano pertanto gli standard dimensionali più comuni da adottarsi sia per le nuove opere di urbanizzazione primaria, che comunque risulteranno meglio precisati nei documenti progettuali :

- carreggiata: larghezza m 7,00 - 9,00 -11,00 -13,00 -15,00
- marciapiedi: larghezza m 1,50
- banchine stradali: larghezze variabili
- parcheggio in linea
 - stalli di sosta "auto" = larghezza m 2,00÷2,50 x lunghezza m 5,00 (se delimitati)
 - stalli di sosta "moto" = profondità ml. 2,00÷2,50 x larghezza m. 1,00
 - stalli di sosta "accessibili" = larghezza m 2,00÷2,50 x lungh. m 6,00
(compreso lo spazio delimitato per l'accesso al marciapiede)
- parcheggio a pettine :
 - stalli di sosta "auto" = profondità m 5,00 x larghezza m 2,30÷2,50
 - stalli di sosta "moto" = profondità m 2,00÷2,25 x largh. m 1,00 + spazio di manovra di larghezza min di m 2,00
 - stalli di sosta "accessibili" = profondità m 5,00 x larghezza min. m 3,20
(compreso lo spazio delimitato per l'accesso al marciapiede)
- parcheggio accorpato :
 - accesso dalla viabilità pubblica = larghezza m 3,50÷5,00
 - corsia di scorrimento/percorsi interni di collegamento = largh. minima m 4,50
 - stalli di sosta "auto" = profondità m 5,00 x larghezza m 2,30÷2,50
 - stalli di sosta "moto" = profondità ml. 2,00÷2,25 x largh. m 1,00
 - stalli di sosta "accessibili" = profondità ml. 5,00 x larghezza min. m 3,20
(compreso lo spazio delimitato per l'accesso al marciapiede)
 - marciapiedi all'interno del parcheggio = larghezza m 1,50
 - aiuole a verde = dimensioni non prefissate - v. precisazione punto "I"
- racchette di manovra : secondo i grafici progettuali
- aree a verde pubblico / isole ecologiche: v. precisazione al punto "I"

2) - Prima della costruzione della sovrastruttura stradale andrà eseguita l'asportazione dello strato superficiale di terreno vegetale, per la profondità di almeno cm 40.

3) - La compattazione del piano di posa della struttura stradale andrà eseguita secondo le norme CNR e AASHO, per il raggiungimento della densità in sito di almeno il 95% della massima ottenibile.

4) - La struttura della carreggiata stradale e dei parcheggi (ove da realizzare), e nelle zone di carreggiata eventualmente interessate da interventi, sarà così composta (tutti gli spessori si riferiscono a materiale già compresso) :

a) - **Interventi su STRADE URBANE LOCALI (Tipo F da Codice della Strada) in ZONE "RESIDENZIALI" (residenziali, direzionali) :**

- **fondazione** in misto granulometrico di fiume o di cava calcarea dello spess. minimo di **cm 35**;
- **strato di base** in conglomerato bituminoso 0/30 dello spessore di **cm 8**;
- **strato di collegamento** in conglomerato bituminoso 0/20 (**binder**) dello spessore di **cm 4**;
- **tappeto d'usura** in conglomerato bituminoso 0/10 dello spessore minimo di **cm 3** da eseguire nel secondo trimestre successivo alla ultimazione dei lavori edili e comunque non prima di un adeguato periodo di assestamento della struttura sottostante e degli allacciamenti sia alla fognatura che alle reti dei servizi ENEL, TELECOM ITALIA, PUBLIACQUA, CONSIAG e SNAM.

b) - **Interventi su STRADE URBANE DI QUARTIERE (Tipo E) o su STRADE URBANE LOCALI (Tipo F) in ZONE "PRODUTTIVE" (industriali, artigianali, commerciali) :**

- **fondazione** in misto granulometrico di fiume o di cava calcarea dello spess. minimo di **cm 35**;
- **strato di base** in conglomerato bituminoso 0/30 dello spessore di **cm 12**;
- **strato di collegamento** in conglomerato bituminoso 0/20 (**binder**) dello spessore di **cm 4**;
- **tappeto d'usura** in conglomerato bituminoso 0/10 dello spessore minimo di **cm 3** da eseguire nel secondo trimestre successivo alla ultimazione dei lavori edili e comunque non prima di un adeguato periodo di assestamento della struttura sottostante e degli allacciamenti sia alla fognatura che alle reti dei servizi ENEL, TELECOM ITALIA, PUBLIACQUA, CONSIAG e SNAM.

c) - **Interventi su STRADE URBANE DI SCORRIMENTO (Tipo D) o su STRADE URBANE DI QUARTIERE (Tipo E) in ZONE "PRODUTTIVE" (industriali, artigianali, commerciali) :**

- **La struttura va progettata in base ad adeguati studi di traffico ed indagini sul terreno di posa.**

5) - Il riempimento degli scavi, eventualmente realizzati per la posa in opera di condotti fognari, tubazioni ecc. andrà eseguito con misto granulometrico di fiume o di cava calcarea da compattarsi a strati successivi di altezza non superiore a cm. 30.

6) - la collocazione nel sottosuolo delle reti di adduzione dei **pubblici servizi** (ENEL, TELECOM, PUBLIACQUA, CONSIAG, ed eventuali altri) dovrà obbligatoriamente essere precedente alla stesura.

Qualora a tale prescrizione non sia stato ottemperato nel corso dell'intervento quest'Amm.ne in ogni caso non attiverà l'esecuzione delle procedure definitive di convalida fino a che non sarà trascorso un consistente periodo di tempo (a giudizio del Servizio scrivente), utile a far constatare un comportamento congruo e stabile delle strutture di ricoprimento evitando cedimenti o avvallamenti.

7) - Per le **banchine stradali**, da eseguirsi secondo la pendenza longitudinale della strada o in contropendenza (con la formazione di un compluvio) dovranno essere previsti spessori e caratteristiche analoghi a quelli previsti per le carreggiate stradali e già evidenziate al precedente punto **4**).

8) - Gli **spazi di sosta riservati ai disabili**, anche se realizzati nell'ambito di parcheggi con pavimentazioni filtranti, come descritto al successivo punto **13**), dovranno presentare sovrastruttura bituminosa, secondo quanto già indicato al precedente punto 4-c.

9) - La struttura stradale, in corrispondenza dell'insediamento dei nuovi condotti di fognatura (**fognoli** di collegamento **tra le caditoie stradali e la fognatura**) dovrà essere ricostruita in conformità a quanto disposto dal **"Disciplinare per interventi che interessano il suolo pubblico comunale"** approvato con **Delibera di G.C. n° 238 del 19.11.01** e in sintesi secondo la seguente metodica operativa: taglio netto e regolare della pavimentazione preesistente, realizzazione del rinfiacco delle pareti, riempimento con materiale arido di cava o di fiume successiva compattazione fino a lasciare uno strato di cm 15 di pietrisco complesso con pezzature mm 10/30 e cm 15 di conglomerato bituminoso binder che previa taglio della pavimentazione laterale per una larghezza superiore di almeno cm. 30 cm per lato dello scavo, dovrà raggiungere la quota del tappeto esistente, successiva stesa del tappeto d'usura sulla carreggiata stradale, dopo un adeguato periodo di tempo di apertura al transito e previa fresatura delle superfici ove necessario, per garantire l'assestamento della struttura sottostante.

10) - Nel caso di ripavimentazione di strade esistenti, i lavori dovranno essere eseguiti in conformità al **"Disciplinare per interventi che interessano il suolo pubblico comunale"** approvato con **Delib. G.C. n. 238 del 19.11.2001**.

Si ricorda inoltre che la stesa del tappeto d'usura sulla carreggiata dovrà essere preceduta dalle opportune opere di ripresa e risagomatura del piano di appoggio e dal rialzamento di tutti i chiusini esistenti per la copertura o l'ispezione delle strutture sotterranee di varia natura ed origine, compresi eventuali interventi di risanamento delle zone degradate e di fresatura delle superfici, dove necessario.

11) - Prima della ultimazione dei lavori sarà verificata, da parte dei Tecnici del U.O. Strade e Urbanizzazione Primaria, l'entità della superficie di applicazione del tappeto d'usura sulla carreggiata stradale esistente, sulla base delle effettive necessità tendenti al ripristino delle zone interessate dall'esecuzione della fognatura, dagli allacciamenti alle reti dei servizi e per evitare ristagni di acque meteoriche.

Tale verifica dovrà essere estesa anche ai marciapiedi eventualmente manomessi o danneggiati in corso d'opera.

12) - In considerazione della possibilità che l'intervento complessivo di edificazione si attui coinvolgendo anche spazi di uso pubblico esterni al fronte specifico di pertinenza o comunque superfici esterne a quelle specificamente individuate sui grafici di progetto, preventivamente all'inizio dell'intervento stesso, dovrà essere contattata l'U.O. Strade e Urbanizzazione Primaria per l'accertamento della reale situazione dei luoghi, allo scopo di poter stabilire, in fase di completamento dei lavori, l'entità degli interventi di ripristino.

Nell'ipotesi che tale accertamento, per difetto del soggetto intestatario del Permesso di Costruire, non sia stato preventivamente eseguito, la determinazione della consistenza di tali interventi avverrà sulla base delle definitive insindacabili indicazioni dei tecnici dell'U.O. Strade e Urbanizzazione Primaria.

13) - Secondo le previsioni progettuali, potranno essere adottate delle soluzioni diverse finalizzate alla creazione di **pavimentazioni aventi modalità filtranti**, da adottarsi prevalentemente nei **parcheggi** :

- a) - **Pavimentazione stradale** (per **percorsi carrabili, spazi di manovra all'interno dei parcheggi ecc.**) in **masselli autobloccanti** prefabbricati in **cls.** , dello spessore di cm 6÷8, forniti e posti in opera su letto di posa in sabbia grossa di frantoio, opportunamente compattati.

b) - **Pavimentazione erbosa** (per **zone di sosta**) di tipo carrabile costituito da **grigliato prefabbricato in cls**, dello spessore di cm. 12, fornito e posto in opera su letto di sabbia grossa, con opportuno riporto di terra vegetale idonea alla crescita del tappeto erboso.

*Per ulteriore descrizione delle pavimentazioni di cui sopra vedasi **Artt. 1.23 - 1.24 dell'Elenco Prezzi per le opere di urb.ne primaria allegato***

14) - Le pavimentazioni filtranti di cui ai precedenti punti 13-a e 13-b, in adiacenza alle pavimentazioni bituminose, dovranno risultare contenute da un cordonato di cemento posto a quota di calpestio (larghezza cm 8÷10), al fine di evitare successivi deterioramenti della struttura bituminosa.

Al fine di garantire l'infiltrazione nel sottosuolo delle acque meteoriche le caditoie eventualmente poste in opera all'interno dei parcheggi, con recapito verso le nuove fognature, dovranno avere esclusive funzioni di *"troppo-pieno"*, per lo smaltimento delle acque piovane in eccesso in occasione di precipitazioni eccezionali.

15) - I materiali da adottarsi negli interventi descritti ai precedenti punti 13-a e 13-b, potranno differire, per caratteristiche e/o spessore degli elementi, rispetto a quelli originariamente riportati sugli elaborati progettuali autorizzati. Per motivi gestionali legati alla manutenzione e per la necessità di armonizzare le varie tipologie, si prescrive che i materiali da adottarsi siano soggetti a campionatura e preventiva approvazione da parte dei Tecnici dell'U.O. Strade e Urbanizzazione Primaria.

16) - L'impiego di eventuali diversi tipi di pavimentazione da porre in opera in aree pubbliche (pietra, conglomerati bituminosi con additivi colorati, manufatti prefabbricati da inserire in particolari contesti ambientali) dovrà essere valutato ed analizzato caso per caso con il Servizio W2 - Urbanizzazione Primaria, sulla base anche di specifiche richieste di altri Servizi.

17) - La denominazione toponomastica delle nuove aree di circolazione avverrà da parte **dell'A.O.2 Qualità del Patrimonio e del Territorio – U.O. di Progetto Toponomastica** e successivamente sarà avviata l'attribuzione dei numeri civici sempre dalla predetta **U.O.**.

E) - MARCIAPIEDI

1) - I marciapiedi dovranno essere realizzati seguendo criteri di linearità e continuità, garantendo l'accessibilità come meglio descritto al successivo punto **"K"**, e secondo le indicazioni che seguono ai successivi punti.

2) - In sede di marciapiede o sede stradale non dovranno essere ubicati pozzetti, depositi, fosse biologiche o altri manufatti interrati, o comunque strutture private di raccolta di acque meteoriche né di altro tipo, riservando tali spazi per la collocazione di servizi pubblici.

In sede di marciapiede potranno essere posizionati solo pozzetti per la raccolta delle acque pluviali, purché la loro copertura venga realizzata con chiusino in ghisa, adatto a sopportare anche i carichi stradali.

Eventuali situazioni particolari, che impediscono la collocazione di tali strutture in proprietà privata, potranno essere valutate con i Tecnici dell'U.O. Strade Urbanizzazione Primaria della già A.O.2 Qualità del Territorio e del Patrimonio.

Si precisa altresì che anche i pozzetti esistenti relativi ai "servizi" (Enti, illuminazione pubblica ecc.) dovranno essere dotati di chiusini in ghisa, posti in opera alle quote finali del tappeto d'usura, ed adatti a sopportare i carichi stradali (rif.to norma UNI EN 124 - Classe minima C 250).

3) - **Cordonato** in cemento, delle dimensioni di cm 15x25, con adeguato sottofondo in calcestruzzo di cemento e stilatura dei giunti, con elementi di lunghezza di almeno m 1,00.

4) - **Zanella** in cemento, in aderenza al cordonato, della larghezza di cm. 25, adeguatamente sottofondata con calcestruzzo di cemento ed imboiaccata.

In casi specifici (nei parcheggi in fregio ed in quelli di tipo accorpato, in corrispondenza di banchine, corsie di accelerazione/decelerazione, e comunque in funzione delle pendenze per lo smaltimento delle acque superficiali) la zanella dovrà essere "a doppiopetto" di cm. 50, con le stesse modalità di cui sopra.

In tali casi la zanella a doppiopetto sostituirà pertanto quella in aderenza al cordonato, che di conseguenza risulterà arretrato rispetto alla carreggiata.

5) - **Sottofondazione** in misto granulometrico di fiume o di cava calcarea dell'altezza minima compresa di cm.25.

6) - **Massetto** in calcestruzzo di cemento a 2 q.li per mc. di impasto, dello spessore minimo compattato di cm. 10 (in corrispondenza dei passi carrabili lo spessore dovrà essere di almeno cm. 15).

7) - **Tappeto di usura** in conglomerato bituminoso 0/5 dello spessore minimo compresso di cm. 2.

a) - **Cordonato** in cemento, delle dimensioni di cm 15x25, con adeguato sottofondo in calcestruzzo di cemento e stilatura dei giunti, con elementi di lunghezza di almeno m 1,00.

b) - **Zanella** in cemento, in aderenza al cordonato, della larghezza di cm. 25, adeguatamente sottofondata con calcestruzzo di cemento ed imboiaccata.

8) - Tutte le aree a verde, non recintate con manufatti in muratura e prospettanti su zone pedonali, dovranno essere contenute da **cordonato di cemento**, con opportuna stuccatura dei giunti, per evitare l'invasione di tali zone da parte della vegetazione circostante. Tali manufatti, delle dimensioni di cm. 8÷10x25, dovranno essere posati con adeguato sottofondo in calcestruzzo di cemento e stilatura dei giunti, con elementi di lunghezza di almeno ml. 1,00 , e con utilizzo di pezzi speciali curvi ove necessario.

Nel caso invece che le aree piantumate si trovino a in aderenza di zone carrabili, il loro contenimento dovrà avvenire con elementi di **cordonato in cemento** come sopra specificato al punto 3).

Qualora la quota del marciapiede non permetta la creazione di una scarpata laterale di contenimento, per mancanza di spazio o per motivi collegati all'utilizzo delle aree private a confine, dovrà essere realizzata una struttura fissa (es. muro in c.a.) idonea al contenimento della struttura stradale medesima dotata di rete o parapetto pedonale; la tipologia di tali strutture dovrà essere concordata con i Tecnici dell'U.O. Strade Urbanizzazione Primaria.

9) - Per ripristini localizzati, di piccola entità, delle strutture esistenti vale la norma per la quale dovranno essere posti in opera materiali dello stesso tipo e dimensione di quelli in opera.

Pertanto, in tale contesto potranno essere utilizzati liste in cemento martellinato, zanelle in asfalto o cemento ecc.

10) - **Pendenze** : lungo i percorsi pedonali di norma non dovranno essere realizzati tratti con pendenza superiore al 5%.

F) - ACCESSI LATERALI (parcheggi, passi carrabili ecc.)

Per quanto riguarda gli **accessi laterali** potranno presentarsi varie casistiche :

1) - PASSI CARRABILI per l'accesso a lotti privati in zone residenziali e direzionali :

In corrispondenza dei **passi carrabili**, che andranno richiesti con istanza a parte (da presentarsi presso la **SO.RI. S.p.a.**), dovrà essere eseguito l'abbassamento dei cordonati (con la creazione di cordeblande) in situazioni particolari potrà essere adottato un eventuale altro accorgimento, previo assenso da parte dei Tecnici dell'U.O. Strade e Urbanizzazione Primaria.

2) - PASSI CARRABILI per l'accesso a lotti privati in zone produttive : (industriali, artigianali, agricoli e commerciali)

In corrispondenza dei **passi carrabili**, che andranno richiesti con istanza a parte, con le modalità di cui sopra, dovrà essere eseguito il ribassamento dei cordonati con la creazione di cordeblande opportunamente raccordate.

3) - ACCESSI DIRETTI a parcheggi pubblici (di tipo accorpato) e/o PASSI CARRABILI per l'accesso a parcheggi privati ad uso pubblico (di tipo accorpato):

In questi casi, in corrispondenza degli accessi al parcheggio (di tipo accorpato, quindi separati dalla carreggiata) dovranno essere eseguiti i ribassamenti dei cordonati con la creazione di cordeblande opportunamente raccordate, le cui modalità di esecuzione andranno concordate con i Tecnici dell'U.O. Strade e Urbanizzazione Primaria.

Le aree di parcheggio ad uso pubblico dovranno essere esplicitamente evidenziate con installazione di apposita segnaletica da apporre in proprietà privata secondo specifiche indicazioni dell'U.O. Strade e Urbanizzazione Primaria, di cui sopra.

Dovrà essere mantenuta, ove possibile, l'area di sosta alla stessa quota della carreggiata. In tale contesto, gli eventuali **passi carrabili** per l'accesso a proprietà private laterali andranno richiesti con istanza a parte, con le modalità sopra descritte.

5) - Si ricorda che ulteriori informazioni sulle caratteristiche degli accessi privati, dei vestiboli in corrispondenza degli accessi carrabili, ed alle relative distanze dei medesimi rispetto alla carreggiata, potranno essere acquisite presso l'U.O. Strade e Urbanizzazione Primaria dell'A.O.2 Qualità del Territorio e del Patrimonio.

Quanto sopra in adempimento delle norme contenute nel Codice della Strada e del Regolamento approvato con Delibera di C.C. n° 202 del 29.07.1993 ed all'ulteriore precisazione che gli accessi stessi dovranno essere dotati di idonea pavimentazione della profondità di almeno m 10,00 (accessi residenziali e direzionali) e m 30,00 (accessi agricoli, produttivi ecc.).

G) - IMPIANTO DI PUBBLICA ILLUMINAZIONE

1) - Si precisa preliminarmente che le indicazioni riportate nella documentazione allegata al progetto edilizio, anche se esaurienti, non hanno nessun valore autorizzatorio ai fini degli interventi sugli impianti, né tanto meno alla esecuzione di nuove infrastrutture pertinenti la pubblica illuminazione, che necessitano pertanto di un progetto specifico ed esecutivo, redatto e/o comunque approvato dalla **A.O.2 Qualità del Territorio e del Patrimonio - U.O. di Progetto Toponomastica**.

2) - Nei casi in cui sono previste nuove opere relative alla "illuminazione pubblica", i soggetti interessati (titolare del Permesso di Costruire, direttore dei lavori, impresa ecc.) dovranno richiedere le relative **prescrizioni esecutive** alla A.O. 2 che provvederà alla trasmissione delle medesime al richiedente, con comunicazione specifica.

Tale richiesta potrà essere inoltrata con semplice richiesta via fax al n° **0574 558348** o via e-mail **all'indirizzo "urb.primaria@comune.montemurlo.po.it"** con ampio anticipo (**60 giorni**) rispetto al previsto inizio dei lavori di cui al già citato punto **B-1-a**, ai fini di permettere all'ufficio di eseguire gli accertamenti del caso e fornire le specifiche per le opere di pubblica illuminazione.

3) - Nel caso in cui i sostegni dell'impianto di pubblica illuminazione esistente, o altre strutture comunque connesse con i suddetti impianti (canalizzazioni, quadri di comando ecc.), dovessero ricadere in sede di carreggiata o di parcheggio, o di marciapiede, in posizione non conforme alla normativa vigente, causa modifiche apportate alla sede stradale, o anche per qualsiasi spostamento necessario alla realizzazione dell'intervento edilizio, dovrà essere fatta specifica richiesta scritta alla **A.O.2 - U.O. di Progetto Toponomastica** e provveduto al loro spostamento a totale onere dei Titolari del Permesso di Costruire, secondo le indicazioni ricevute dalla predetta **U.O.**

4) - Salvo diverse indicazioni, si precisa che per quanto riguarda eventuali **aree private** (parcheggi, verde pubblico ecc.) **da mantenersi aperte all'uso pubblico**, anche in questo caso dovrà essere prevista la realizzazione dell'impianto di pubblica illuminazione, collegato ad utenza privata, il tutto a cura e spesa dei titolari del Permesso di costruire, sulla base di specifiche indicazioni dell'Ufficio preposto.

In tali casi sarà facoltà dell'U.O. di cui sopra di procedere alla verifica dell'avvenuto allacciamento dell'impianto all'utenza privata, con conseguente sezionamento dell'impianto, con totale esclusione di collegamento dalla rete pubblica, e di acquisire i documenti di collaudo redatti da professionista abilitato.

H) - RETI DEI SERVIZI

1) - Fra le opere di urbanizzazione primaria costituenti onere di Permesso di Costruire, è compresa l'eventuale integrazione delle reti esistenti dei servizi, secondo quanto previsto nella pratica edilizia.

Pertanto dovranno essere presi gli opportuni contatti con le varie Società aventi la gestione delle reti dei servizi :

' **ENEL** (elettricità)

' **CONSIAG** (gas metano)

' **PUBLIACQUA** (acqua e fognatura).

Quanto sopra finalizzato alla regolare esecuzione delle reti dei servizi di competenza del lotto.

In sede di richiesta di convalida delle opere di urb.ne primaria andranno allegate le certificazioni dei suddetti Enti (IN ORIGINALE), circa il buon esito dei rispettivi interventi o comunque della non necessità di eseguirli.

Nel caso non siano previsti interventi ad una o più reti sopra descritte, dovranno essere comunque tempestivamente richiesti gli allacciamenti delle suddette reti agli edifici interessati dall'intervento edilizio.

L'esecuzione di tali allacciamenti dovrà pertanto avvenire nella fase esecutiva dell'intervento, al fine di evitare successive manomissioni alle opere stradali ed impiantistiche già realizzate in area pubblica. Eventuali allacciamenti tardivi comporteranno comunque il totale ripristino delle opere stradali già ultimate; in questo caso l'entità e le modalità di esecuzione saranno a totale discrezione dei Tecnici dell'U.O. Strade e Urbanizzazione Primaria – A.O.2 Qualità del Territorio e del Patrimonio.

I) - AREE A VERDE PUBBLICO / ISOLE ECOLOGICHE

1) - In relazione alle sistemazioni delle aree a verde pubblico, che secondo le previsioni progettuali, potranno presentare :

- sistemazioni a verde quale corredo stradale, con presenza o meno di essenze arboree ;
- aree a verde "attrezzato", comprensive pertanto di attrezzatura completa dello spazio a verde pubblico (formazione prati erbosi, vialetti e percorsi pedonali, fognature ed impianti di irrigazione, panchine e attrezzature ludiche ecc), così come definita nell' *Elenco Prezzi per le opere di urb.ne primaria allegato al presente Disciplinare*.

In merito a quanto sopra gli interventi dovranno attenersi al Regolamento del Verde Pubblico e Privato e prendendo accordi preventivi con l'U.O. Strade e Urbanizzazione Primaria per concordare le modalità esecutive di intervento.

2) - Per quanto attiene le **isole ecologiche**, o comunque la posizione dei cassonetti per la raccolta r.s.u. e per la raccolta differenziata, agli atti del progetto edilizio risulta depositato un nulla-osta o specifica comunicazione da parte dell' **A.S.M.**

In assenza di tale previsione, e comunque per eventuali variazioni in merito al posizionamento ed all'assetto delle strutture stesse, dovrà essere concordata preventivamente con l'Azienda di cui sopra e con i Tecnici dell'U.O. Strade Urbanizzazione Primaria il posizionamento definitivo di tali strutture, la cui sistemazione dovrà comunque risultare a norma del Testo Unico del Codice della Strada.

J) - SEGNALETICA

Andrà posta in opera la segnaletica orizzontale e verticale a norma del vigente Testo Unico al Codice della Strada e comunque secondo le istruzioni dell' **U.O. Strade Urbanizzazione Primaria** e di quanto contenuto nello specifico Allegato "A", facente parte integrante del presente disciplinare.

In base al contesto stradale ed alle preesistenze, e tenuto conto anche ai progetti comunali in tema di mobilità e di traffico, è opportuno che il Direttore dei Lavori imponga il **Piano della segnaletica definitiva** dopo gli adempimenti preliminari descritti al punto **B**), secondo le direttive dell' **U.O. Strade Urbanizzazione Primaria**, al fine di evitare interventi integrativi, se non addirittura correttivi, di infrastrutture già poste in opera.

K) - ACCORGIMENTI TECNICI FINALIZZATI ALL' ACCESSIBILITA'

Le prescrizioni contenute nel presente paragrafo dovranno essere considerate prioritarie atte a garantire una corretta accessibilità alle strutture realizzate da parte di tutte le persone; con particolare riferimento agli utenti "deboli" della strada (bambini, persone portatrici di handicap anche se di tipo transitorio, anziani ecc.).

L'ambito di applicazione è riferito alle aree stradali "pubbliche" nel senso più ampio del termine, comprendenti pertanto anche eventuali aree private da mantenere aperte all'uso pubblico, derivanti da standards o Prescrizioni dal Permesso di Costruire (parcheggi, aree a verde pubblico ecc.).

La normativa di riferimento è il **D.P.R. n° 503 del 24.07.1996** (Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici), con le varie specifiche ivi riportate.

Oltre al Decreto di cui sopra, si richiama inoltre il contenuto del vigente Regolamento Edilizio comunale, attinente le problematiche connesse all'accessibilità delle opere di urb.ne primaria, in corso d'opera o realizzate.

L'eventuale inosservanza delle prescrizioni di cui sopra, oltre che delle altre norme vigenti in materia di accessibilità, comporterà comunque l'adeguamento, in corso d'opera ed anche a lavori di urbanizzazione conclusi, delle strutture difformi già realizzate.

Si sottolinea in questa sede l'importanza, già in sede progettuale, di verificare l'effettivo stato dei luoghi in relazione alle future linee di andamento definitive dei percorsi pedonali.

E' indispensabile infatti che già in questa sede il progettista verifichi l'esistenza e la funzionalità dei percorsi medesimi, al fine di verificare la necessità di intervenire anche in zone al di fuori dello specifico fronte di intervento.

A titolo di esempio, potrà essere inserita nella perizia delle opere di urbanizzazione primaria un intervento finalizzato all'abbattimento delle barriere architettoniche, sul fronte opposto al lotto edilizio, in corrispondenza di un nuovo attraversamento pedonale.

Tale intervento, pur non essendo da eseguire sullo specifico fronte di intervento, risulterà comunque fondamentale al fine di completare funzionalmente i percorsi pedonali stessi nelle varie direttrici.

Al momento del sopralluogo preliminare, descritto al punto "B", sarà comunque eseguito un ulteriore accertamento dei percorsi pedonali esistenti e di progetto, al fine di predisporre gli accorgimenti tecnici al fine di garantire l'accessibilità anche da parte delle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale.

Si sottolineano qui di seguito le linee guida e le varie prescrizioni per le varie infrastrutture interessate dalle opere di urbanizzazione da eseguirsi :

a) - marciapiedi e percorsi pedonali :

1) - Gli elementi costituenti le pavimentazioni dei percorsi pedonali (ivi comprese, pertanto, anche le pavimentazioni dei parcheggi privi di marciapiedi) non dovranno presentare scalini, dislivelli fuori norma, irregolarità ecc. ma dovranno presentare superfici complanari ed il più possibile regolari.

2) - I nuovi marciapiedi dovranno raccordarsi alle preesistenze ai lati in maniera funzionale, con andamento uniforme, nel rispetto del grafico di progetto, eliminando eventuali dislivelli mediante tratti in pendenza da realizzare al di fuori del fronte di intervento, il tutto con particolare riferimento al contenuto di cui al precedente punto **E-11**.

Nel caso di interventi localizzati, o di tappeti supplementari su superfici esistenti, dovrà essere proceduto preventivamente al taglio delle pavimentazioni, al fine di ottenere superfici regolari, prive di scalini o di irregolarità.

3) - I chiusini degli Enti erogatori dei servizi, che si trovassero ubicati in corrispondenza degli sbassamenti dei cordonati e dei relativi raccordi, dovranno essere posizionati alla quota definitiva di calpestio.

4) - Nei casi in cui i marciapiedi terminino senza collegamento verso analoghe strutture preesistenti, in fase esecutiva dovranno essere eseguiti gli opportuni raccordi verso la pavimentazione stradale, o di rampe, con la creazione di cordeblande opportunamente raccordate,

in modo da garantire un agevole salita e discesa dei pedoni; l'abbassamento dei cordonati dovrà essere eseguito anche in corrispondenza degli attraversamenti pedonali.

I raccordi in senso longitudinale avranno comunque una pendenza massima del 5%, ove ciò sia possibile in assenza di impedimenti tecnico-strutturali, o anche di pendenze dovute alle quote esistenti nella zona di intervento.

5) - Al fine di agevolare la salita e la discesa da parte di persone su sedia a ruote (o con specifiche problematiche motorie) in corrispondenza dei ribassamenti dei marciapiedi, si precisa che in corrispondenza delle cordeblande la battuta del cordonato non dovrà superare cm 1,0 , in quanto, pur essendo ammessa da normativa fino all'altezza massima di cm 2,5 , tale dislivello costituisce una seria difficoltà di accesso per le persone su sedia a ruote, soprattutto nei casi di accentuata pendenza della zanella verso il cordonato.

6) - Nei casi in cui il tratto del marciapiede si interrompa, o che interferisca con una rampa carrabile, e che tali situazioni costituiscano pericolo per il transito pedonale, sarà necessario porre in opera idonea barriera parapetonale che contribuisca alla sicurezza dei percorsi pedonali.

7) - La procedura operativa per gli accessi carrabili (quelli privati e quelli pubblici) risulta definita al precedente punto "F"; si sottolinea comunque che, a prescindere dalla soluzione da adottarsi (abbassamenti del marciapiede o scivoli/risvolti), in corrispondenza dei suddetti accessi il percorso pedonale non dovrà essere interrotto e dovrà pertanto presentare una sua continuità.

8) - Le aree a verde "attrezzate" (dotate quindi di vialetti, spazi di sosta dotati di panchina, attrezzature ludiche ecc.) dovranno essere realizzate o adeguate tenendo conto anche della normativa sulla eliminazione delle barriere architettoniche, secondo il Regolamento del Verde Pubblico e Privato (vedasi precedente punto "I").

9) - In linea con quanto precisato nel vigente Regolamento Edilizio, nella localizzazione, progettazione e ristrutturazione delle aree verdi sono da tenere presente i seguenti suggerimenti:

- possibilità di poter parcheggiare nelle vicinanze dell'ingresso principale o di un accesso alternativo;
- possibilità di disporre, lungo i principali percorsi pedonali all'interno delle aree verdi, di punti di sosta attrezzati con sistemi di seduta (panchine, muretti, ecc.) opportunamente dimensionati;
- possibilità di garantire l'accessibilità e la raggiungibilità da parte dei bambini, degli anziani e delle persone su sedia a ruote, di tutte quelle strutture di uso pubblico presenti (es. tavoli, fontanelle ecc.);
- opportunità di individuare, dei percorsi preferenziali attrezzati per facilitare la mobilità e l'orientamento delle persone non vedenti o ipovedenti;
- nelle piazzole di sosta attrezzata con panchine occorrerà prevedere anche uno spazio per lo stazionamento di una sedia a ruote.

10) - Relativamente al dimensionamento delle infrastrutture pedonali, pur tenendo presente le caratteristiche strutturali, fisiche, morfologiche, nonché gli spazi limitati di certe zone nelle frazioni, al fine di garantire un'effettiva fruibilità dei percorsi pedonali, mantenendo per questi una condizione generalizzata di sicurezza, dovranno essere rispettati i seguenti requisiti prestazionali e dimensionali:

- larghezza minima del percorso e del marciapiede non inferiore a cm 100, considerando ottimale quella intorno ai cm.150; sono ammessi restringimenti del percorso pedonale in prossimità di passaggi obbligati o per cause di effettiva temporanea necessità, lasciando comunque uno spazio utile per il passaggio non inferiore a cm 90 e segnalando opportunamente eventuali ostacoli;
- i marciapiedi di nuova realizzazione nei tratti urbani dovrebbero garantire almeno la larghezza minima non inferiore a cm 150;
- non è ammessa la collocazione sul percorso pedonale di paline per gli impianti tecnologici (pali dell'illuminazione pubblica, semafori ecc.), per la segnaletica verticale (stradale, pubblicitaria, fermata autobus, toponomastica ecc.), o di elementi di arredo o qualunque altro elemento che provochi un restringimento del percorso al di sotto di cm 90, o anche di elementi sporgenti posti ad un'altezza inferiore ai cm 210 che costituiscano una potenziale fonte di pericolo per le persone;
- per la segnaletica stradale verticale dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti per aumentare lo spazio disponibile per il passaggio, in particolare modo in corrispondenza degli attraversamenti pedonali;
- gli armadietti per le reti dei servizi (Telecom, Consiag, Publicacqua, Enel ecc.) dovranno essere in posizione tale da garantire il minimo ingombro, nell'ambito del marciapiede, rispettando in ogni caso la dimensione minima di passaggio sopra citata; in tal senso è pertanto preferibile l'adozione di armadietti incassati nelle murature perimetrali dell'edificio odella recinzione;
- gli idranti antincendio dovranno essere posti in adiacenza alla linea di retro-marciapiede, limitandone l'ingombro sul marciapiede;
- pendenze non superiori al 5% (ottimale 3-4%) quella longitudinale e non superiore all'1% quella trasversale, applicabili in relazione allo stato dei luoghi;
- differenze di livello lungo il percorso dovranno essere collegate con un raccordo continuo senza alcun dislivello tra i due piani;

- il dislivello tra il piano del percorso pedonale ed il piano delle zone carrabili ad esso adiacenti sarà al massimo di 15 cm; nei casi di ripristini parziali tale misura potrà essere diminuita, solo nei casi di assoluta necessità.

11) - Gli accorgimenti di cui al punto precedente dovranno essere presi in considerazione anche nel caso di riposizionamento, a lavoro ultimato, per i vari elementi costituenti arredo urbano (es. cestini rifiuti, cassette postali), o anche nel caso di paline per segnaletica pubblicitaria, fermata autobus, segnaletica toponomastica ecc.

12) - In ultimo è bene porre particolare attenzione alle barriere architettoniche che costituiscono ostacolo sul percorso pedonale, che condizionano la libera fruibilità dei marciapiedi, come ad esempio:

- tiranti e strutture mobili sporgenti verso il percorso pedonale;
- siepi, fioriere o alberature sporgenti, o collocate sul percorso stesso;
- cassonetti dei rifiuti collocati in modo da non consentire un passaggio utile;
- espositori mobili e arredi temporanei o fissi non opportunamente collocati.

13) - Nelle situazioni di occupazione del suolo pubblico temporanee che interessino marciapiedi, percorsi o qualsiasi area pedonale, sia per opere provvisorie, quali cantieri per l'esecuzione dei lavori, o anche per l'immediata eliminazione di un pericolo, è necessario che siano rispettate tutte le disposizioni per l'opportuna segnalazione delle stesse e perché non costituiscano ostacolo all'accessibilità, in special modo da parte di persone con limitate o impedito capacità motorie o sensoriali.

b) - parcheggi :

14) - Relativamente alla realizzazione di parcheggi pubblici dotati di pavimentazioni aventi modalità filtranti (descritti al precedente punto **D-13**), si ricorda che gli spazi di sosta riservati a persone con limitata o impedita capacità motoria o sensoriale dovranno presentare una superficie ad asfalto, così come anticipato al punto **D-8**.

15) - Ai fini della localizzazione degli spazi di sosta descritti al punto precedente, se non meglio specificati nei grafici di progetto, sarà data preferenza ad una posizione baricentrica rispetto agli accessi pedonali dell'edificio oggetto di Permesso di costruire.

Qualora i suddetti spazi siano posti in prossimità di luoghi di interesse pubblico (es. giardini pubblici, spazi di attesa per i servizi pubblici ecc.) sarà data preferenza alla vicinanza degli accessi principali o dei marciapiedi, con la finalità di agevolarne l'utilizzo.

16) - L'accesso dal marciapiede pubblico ai posti riservati di cui sopra avverrà tramite abbassamento dei cordoni in corrispondenza dello spazio interdetto alla sosta.

Nei parcheggi "a pettine", nei soli casi di adeguamento all'esistente ed in cui il posto riservato è posto esclusivamente sul lato "sinistro" rispetto al conducente del veicolo, è consentito, in luogo degli abbassamenti del cordonato sopra descritti, l'esecuzione di una rampa di raccordo nel parcheggio rifinita superficialmente con tappeto d'usura, per superare il dislivello dal parcheggio al piano di calpestio del marciapiede.

c) - carreggiate stradali :

17) - Pur non essendo zone riservate all'esclusivo transito dei pedoni, si ricorda tuttavia che nei casi di ripavimentazioni di strade esistenti dovrà essere posta particolare cura in corrispondenza degli attraversamenti

pedonali, eliminando eventuali irregolarità delle superfici e procedendo all'adeguamento in quota dei chiusini stradali.

18) - Sulla base delle indicazioni da parte di **PUBLIACQUA S.p.a.**, già precisate al punto "C", per quanto concerne l'installazione delle griglie stradali dovrà essere data precedenza a quelle con "maglie" strette, secondo le normative vigenti in tema di accessibilità.

L) - OPERE IN CEMENTO ARMATO

In caso di esecuzione di opere di urbanizzazione che comportino l'impiego del calcestruzzo armato dovrà essere adempiuto a tutte le prescrizioni di cui al D.P.R. 380/01 e nel rispetto del D.M. 14/09/2005 e del D.M. 16/01/1996 s.m.i..

M) - CONVALIDA DELLE OPERE E CESSIONE DELLE AREE AL COMUNE

1) - **Lo svincolo della garanzia finanziaria** emessa in fase di rilascio del Permesso di Costruire potrà avvenire solo dopo l'accertamento dell'avvenuto adempimento integrale alle condizioni relative all'urbanizzazione primaria.

A tale scopo andrà presentata specifica **istanza**, da inoltrarsi all'Ufficio Protocollo Generale,

redatta secondo lo schema disponibile presso il U.O. Urbanizzazione Primaria, sottoscritta da parte del Direttore dei Lavori, che dovrà esplicitamente dichiarare già avvenuto il completamento delle opere stesse.

2) - Nell'ambito dei vari adempimenti legati alla procedura di convalida delle opere, nei casi in cui è prevista l'acquisizione delle aree da parte dell'Amm.ne Comunale, è prevista la ricezione, da parte dell' A.O.2 Qualità del Territorio e del Patrimonio – Urbanizzazione primaria e strade, della documentazione tecnica-catastale che, dopo la sua verifica, sarà trasmessa al U.O. **Patrimonio** per i successivi adempimenti di competenza finalizzati alla stipula dell'atto notarile.

Per le problematiche collegate alla manutenzione e gestione delle opere medesime, in seguito descritte, è consigliabile che la suddetta documentazione venga approntata "parallelamente" a quella predisposta per l'accatastamento delle unità immobiliari presenti nel lotto edilizio oggetto di intervento.

Ciò premesso, sotto il profilo catastale dovranno essere identificate e distinte le aree da cedere, con i criteri che seguono :

a - le **aree stradali** propriamente dette, ivi compresi i marciapiedi, i parcheggi, le aiuole stradali e quelle a corredo della viabilità (in linea generale, le opere realizzate fino alla linea di retromarciapiede);

b - le **aree destinate a verde pubblico** (di tipo attrezzato, con panchine, attrezzature ludiche ecc.) ivi compresi i percorsi pedonali all'interno delle medesime;

c - le **aree soggette a servitù**, oggetto di specifici oneri di manutenzione (presenza di collettori fognari traversanti il lotto ecc.);

d - **aree private da mantenere aperte all'uso pubblico** derivanti da standards, da Prescrizioni di Concessione ecc. (parcheggi, aree a verde pubblico ecc.);

e - **aree private destinate a verde elementare**, da mantenere aperte all'uso pubblico.

Le aree private, laddove non diversificate (almeno come tipologia di materiali) da quelle pubbliche, dovranno essere segnalate in modo adeguato (palina segnaletica, targhette in marmo con dicitura "proprietà privata" ecc.), secondo le indicazioni da parte U.O. Urbanizzazione Primaria e Strade.

Per chiarimenti a quanto sopra esposto ed ai fini di una corretta impostazione delle procedure, oltre che per evitare ulteriori operazioni catastali con conseguente allungamento dei tempi di acquisizione, è pertanto consigliabile che il tecnico incaricato alla documentazione tecnicacatastale prenda direttamente contatto, prima del successivo inoltro dei documenti all' U.O. sopra citata, e con il **U.O. Patrimonio**.

3) - In questa sede, per un maggior approfondimento delle problematiche connesse la gestione delle aree pubbliche, si rimanda inoltre al contenuto del Regolamento Edilizio vigente, con particolare riferimento all'art. 40 ed all' Allegato "C" (paragrafi 2 e 3).

N) - ALTRE INFORMAZIONI

1) - Le prescrizioni esecutive relative alla costruzione di tratti di **piste ciclabili** verranno impartite da Unità Operativa competente della A.O.2 Qualità del Territorio e del Patrimonio.

2) - Per quanto attiene l'eventuale sistemazione di zone adiacenti ad aree di fermata e sosta autobus dovranno essere contattati contemporaneamente la compagnia di autolinee competente e l'U.O. Strade Urbanizzazione Primaria.

3) - Qualora si debbano effettuare lavori che richiedono la sosta sul suolo pubblico o la chiusura di strade, è necessario presentare specifica richiesta alla Soc. SORI.

4) - La denominazione toponomastica delle nuove aree di circolazione avverrà da parte dell'Amministrazione Comunale e successivamente sarà avviata l'attribuzione dei numeri civici da parte Unità di Progetto Toponomastica su specifica richiesta dei soggetti interessati.

Solamente dopo il completamento di tali procedure potranno essere legittimamente utilizzati o abitati gli edifici di nuova costruzione.
