



## 12. LE NORME DI ATTUAZIONE

### CAPITOLO I – CARATTERI COSTITUTIVI DEL PIANO DELLA VIABILITÀ

#### Art. 1 – Natura giuridica

Il Piano della Viabilità costituisce parte del Piano Integrato della Mobilità Provinciale; il Piano Integrato della Mobilità Provinciale è un Piano di Settore, che completa ed attua il PTCP, ai sensi dell'art. 10, delle Norme di attuazione dello stesso.

*Art. 1  
Natura giuridica*

Pertanto, l'approvazione del Piano della Viabilità non costituisce variante al PTCP, in quanto non ne modifica, ma ne specifica le previsioni.

#### Art. 2 – Struttura ed articolazione

Il Piano della Viabilità è articolato a scala provinciale ed a scala intercomunale; gli elaborati dispositivi di Piano, di cui all'art. 3, riguardano la scala provinciale; le indicazioni di carattere intercomunale sono rinviate alla redazione dei Piani Territoriali d'Area (PTdA) riferiti alle Aree di Coordinamento Intercomunale (ACI) di cui all'art. 36, delle Norme di attuazione del PTCP.

*Art. 2  
Struttura ed  
articolazione*

#### Art. 3 – Elementi costitutivi

Il Piano della Viabilità è costituito dai seguenti elaborati:

*Art. 3  
Elementi costitutivi*

##### Elaborati d'analisi

- Relazione:
  - Parte A – Diagnosi delle problematiche emergenti;
  - Parte B – Proposte del Piano della Viabilità;
- Allegato n. 1 – Rappresentazioni cartografiche;
- Allegato n. 2 – Tabelle;
- Allegato n. 3 – Dati di traffico;
- Allegato n. 4 – Dati di incidentalità;



### Elaborati dispositivi

- Norme di attuazione;
- Elaborato di valutazione della coerenza con le indicazioni del PTCP (art. 10, punto “d”, delle Norme di Attuazione del PTCP).

### **Art. 4 – Conformità rispetto al PTCP**

*Art. 4  
Conformità  
rispetto al PTCP*

Il Piano della Viabilità è conforme alle direttive di cui all’art. 10, delle Norme di attuazione del PTCP, in quanto:

- Il Piano della Viabilità è integrato nel SIT (Sistema Informativo Territoriale);
- Il Piano della Viabilità è stato verificato rispetto alla Carta delle compatibilità fisico – naturali del PTCP;
- Le previsioni di intervento sono coerenti con gli obiettivi enunciati all’art. 10, punto “c”, delle Norme di attuazione del PTCP.



## CAPITOLO II – EFFICACIA DEL PIANO DELLA VIABILITÀ

### Art. 5 – Efficacia delle previsioni territoriali

I tracciati ed i corridoi stradali indicati nel Piano della Viabilità determinano il regime di salvaguardia all'atto della sua adozione, ai sensi dell'art. 19, punti 4 – 5 – 6 – 7, delle Norme di attuazione del PTCP.

*Art. 5  
Efficacia delle  
previsioni  
territoriali*

### Art. 6 – Recepimento delle previsioni del Piano della Viabilità nei PRG

Le salvaguardie di cui al precedente art. 5 sono recepite negli strumenti urbanistici comunali ai sensi degli artt. 11 e 12, delle Norme di attuazione del PTCP.

*Art. 6  
Recepimento delle  
previsioni del Piano  
della Viabilità nei  
PRG*

### Art. 7 – Priorità di intervento

Le priorità di intervento delle proposte del Piano della Viabilità dovranno essere definite in funzione del livello di criticità emerso dalla diagnosi delle problematiche con riferimento agli indicatori utilizzati:

*Art. 7  
Priorità di  
intervento*

- Incidentalità;
- Congestione;
- Inquinamento;
- Accessibilità.

La massima priorità dovrà essere assegnata alla realizzazione di quelle opere che consentono di affrontare situazioni molto critiche di incidentalità, congestione, inquinamento.



## CAPITOLO III – SVILUPPO ED ARTICOLAZIONE DEL PIANO DELLA VIABILITÀ

### Art. 8 – Piani Territoriali d’Area (PTdA) di Aree di Coordinamento Intercomunale (ACI)

*Art. 8  
PTdA* Nella redazione dei Piani Territoriali d’Area (PTdA) di Aree di Coordinamento Intercomunale (ACI), di cui all’art. 36, delle Norme di attuazione del PTCP, si terrà conto delle indicazioni del Piano della Viabilità per la rete provinciale e delle indicazioni dei Comuni di cui alla Relazione di Piano per l’assetto della viabilità intercomunale.

### Art. 9 – Monitoraggio del Piano

*Art. 9  
Monitoraggio del  
Piano* Il monitoraggio dei risultati conseguiti con gli interventi del Piano della Viabilità dovrà essere effettuato in termini sistematici utilizzando gli indicatori applicati nella redazione del Piano per la diagnosi dei problemi ed in parte suggeriti anche dall’Agenda XXI.

Con riferimento all’incidentalità, gli indicatori sono:

- n. incidenti / Km;
- n. incidenti / veicolo – Km.

Con riferimento alla congestione, l’indicatore è il rapporto flusso / capacità.

Con riferimento all’inquinamento, in attesa dei dati esaustivi sull’inquinamento acustico ed atmosferico, l’indicatore è il TGM (Traffico Giornaliero Medio) per le tratte stradali che attraversano centri abitati, dei quali si dovrà valutare il numero di abitanti soggetti all’impatto ambientale del traffico.

Con riferimento all’accessibilità, gli indicatori sono:

- la variazione percentuale della distanza stradale rispetto alla distanza in linea d’aria;
- la variazione percentuale del tempo di percorrenza rispetto al tempo di percorrenza con velocità media registrata sulla rete stradale della Provincia di Cremona;



- la variazione percentuale del tempo di percorrenza rispetto al tempo di percorrenza del percorso virtuale in linea d'aria e con velocità media della rete stradale della Provincia di Cremona.



## CAPITOLO IV – CRITERI DI ATTUAZIONE DELLE OPERE

### Art. 10 – Fasce di rispetto delle infrastrutture stradali

Art. 10  
Fasce di rispetto

Le fasce di rispetto delle infrastrutture stradali sono definite dal Regolamento di esecuzione e di attuazione del C.d.S. e dalle proposte del PTCP, allorché queste ultime risultassero più ampie di quelle previste dalla normativa nazionale.

### Art. 11 – Inserimento ambientale delle nuove opere

Art. 11  
Inserimento  
ambientale delle  
nuove opere

Nella progettazione delle nuove opere, deve essere predisposto uno studio di inserimento ambientale anche quando non previsto dalle normative nazionale e regionale. In particolare, lo studio di inserimento ambientale deve affrontare le problematiche di:

- Inquinamento acustico;
- Ostruzione ed intrusione visiva;
- Visuali panoramiche;
- Barriera del contesto esistente, naturale od antropizzato.

Anche la realizzazione di barriere fonoassorbenti dovrà essere preceduta da uno studio di inserimento ambientale che consideri i fattori sopramenzionati.

### Art. 12 – Progetti pilota

Art. 12  
Progetti pilota

Devono essere realizzati alcuni “progetti pilota”, sia nell’elaborazione progettuale e degli studi collaterali sia nell’attuazione degli interventi.

### Art. 13 – Tipologie costruttive delle nuove opere

Art. 13  
Tipologie  
costruttive delle  
nuove opere

Le presenti norme interessano i seguenti aspetti:

1. Fasce limitrofe delle strade;
2. Guard – rail;
3. Manufatti spartitraffico;
4. Incroci e “rotatorie alla francese”;
5. Segnaletica direzionale e cartellonistica pubblicitaria.



1. Per quanto riguarda le fasce limitrofe delle strade, si deve garantire una larghezza minima priva di ostacoli come indicato dal Regolamento di esecuzione e di attuazione del C.d.S.. Questa fascia, ad esclusione del metro di salvaguardia dal confine della strada indicato dal Regolamento di cui sopra, dovrà essere mantenuta a siepe sempreverde di altezza compresa tra 50 e 100 cm.  
Nel caso fossero presenti ostacoli inamovibili, questi devono essere protetti da guard – rail con le caratteristiche sottospecificate.
2. Per quanto riguarda i guard – rail, in ogni strada o tratto di strada dove è necessaria l'installazione per motivi di sicurezza, ricadente in zona di salvaguardia ambientale ai sensi del PTCP, si deve utilizzare la tipologia rivestita in legno, che rispetti comunque gli standard di sicurezza vigenti.
3. Per quanto riguarda i manufatti spartitraffico, quando da realizzare in zone di salvaguardia ambientale ai sensi del PTCP ed in mancanza di spazi atti a realizzare aiuole verdi, si devono utilizzare guard – rail rivestiti in legno.
4. Per quanto riguarda gli incroci e le “rotatorie alla francese”, le presenti norme dispongono quanto segue:
  - Un incrocio con condizioni di flusso adatte o con problemi di sicurezza non risolvibili altrimenti deve essere risolto con una “rotatoria alla francese”; nei casi in cui i flussi di traffico fossero eccessivi per una “rotatoria alla francese” e per una semaforizzazione si dovrà realizzare con un incrocio a più livelli. Le situazioni più indicate per la realizzazione di una “rotatoria alla francese” sono quelle con traffici afferenti all'incrocio compresi tra i 12.000 ed i 40.000 veicoli/giorno con non meno del 20% del traffico interessante la direzione secondaria;
  - Le caratteristiche geometriche e funzionali della “rotatoria alla francese” dovranno essere definite applicando il metodo CETUR – SETRA francese od il metodo del Fondo Svizzero di Sicurezza Stradale (Guide Suisse des Giratoires) e dovranno essere evidenziati i rapporti flussi / capacità delle soluzioni adottate;
  - Le “rotatorie alla francese” dovranno, salvo in casi eccezionali, avere una interdistanza superiore ad 1 Km e non dovranno essere adottate lungo quegli assi dove la linearità del percorso ed i fattori panoramici e percettivi risulterebbero incompatibili con questa tipologia di intervento.



5. Per quanto riguarda la segnaletica direzionale dovrà essere predisposto un apposito Piano Provinciale, con particolare attenzione per le zone di salvaguardia ambientale ai sensi del PTCP; per quanto riguarda la cartellonistica pubblicitaria, essa dovrà essere vietata lungo gli assi stradali che attraversano zone di salvaguardia ambientale ai sensi del PTCP.

#### **Art. 14 – Piste ciclabili**

*Art. 14  
Piste ciclabili*

I criteri con i quali definire le priorità di realizzazione di piste ciclabili lungo la rete viaria sono vincolati all'analisi di due parametri:

- TGM (Traffico Giornaliero Medio);
- Flussi di biciclette esistenti e potenziali.

In particolare, le priorità di intervento dovranno riguardare i tratti stradali con TGM superiore a 15.000 veicoli ed una mobilità ciclabile significativa, già oggi esistente o potenziale per la tipologia insediativa del contesto territoriale attraversato.