



Unione di Comuni
Valle del Samoggia

COMITATO DI PIANIFICAZIONE ASSOCIATA DELL'AREA BAZZANESE



Bazzano - Castello di Serravalle - Crespellano - Monte San Pietro - Monteveglio - Savigno - Zola Predosa

INCONTRI TEMATICI DI PARTECIPAZIONE SULLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE ED URBANISTICA

Quaderno n. 2

CLASSIFICAZIONE AMMINISTRATIVA DELLA VIABILITA' COMUNALE

*Testi estratti dalla Relazione Generale del riordino generale della
viabilità ai fini amministrativi operata dal comune di
Monte San Pietro ai sensi della legge regionale n. 35/1994*

RELATORE DEGLI INCONTRI A MONTE SAN PIETRO

Dott. Arch. Pierluigi COSTA

(assessore alla Pianificazione Urbanistica e Territoriale)

INDICE RELAZIONE GENERALE RGV2000

INTRODUZIONE	pag. 1
1 - PRECEDENTI CLASSIFICAZIONI	pag. 2
2 - LA VIABILITA NEL PRG 1997	pag. 3
- I percorsi storici nelle analisi urbanistiche	
- Il principio insediativo	
- Patrimonio d'uso pubblico "ab immemorabili"	
- I percorsi storici nel PRG 1997 controdedotto	
- Il Piano dei Servizi	
3 - IL PROGETTO GENERALE DI CLASSIFICAZIONE	pag. 6
- Classificazione delle strade ai fini amministrativi	
- Definizione delle strade per tipo di circolazione	
- Definizione delle strade per uso	
- Definizione delle strade per utilizzo	
- Classe d'importanza	
- Procedure di classificazione e declassificazione	
- Precedenti strade comunali e vicinali non riclassificate	
4 - GESTIONE DELLE STRADE NELLA STAGIONE INVERNALE ..	Pag. 12
5 - ELENCO GENERALE STRADE 2000	Pag. 13
STRADARIO	Pag. 26
ALLEGATI	pag. 28
- LEGGI NAZIONALI E REGIONALI	
- ESTRATTO DELLE NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE P.R.G. 1997	
- GIURISPRUDENZA	
- APPENDICE	

CARTOGRAFIA

Intero territorio comunale	- scala 1: 20.000
Quadro a, Quadro b e Quadro C	Parti di territorio comunale - scala 1:10.000
Quadro d	Centro abitato di Calderino - scala 1:5.000
Quadri e, f, g ...	Centri abitati di Montepastore, Monte San Giovanni e San Martino - scala 1:5000

INTRODUZIONE

Fino a pochi decenni fa, la vita di un territorio collinare come quello di Monte San Pietro era scandita dai ritmi regolari della società rurale. Le relazioni economiche, sociali, di solidarietà e di scambio, i valori di gruppo, erano quelli propri di una comunità profondamente radicata al proprio territorio di appartenenza. La generalità degli uomini e delle donne potevano nascere, crescere, invecchiare e morire trascorrendo gran parte della propria esistenza in uno spazio racchiuso fra le colline delimitanti una vallata. Il focolare, la corte, la bottega, il sagrato della chiesa, l'oratorio, il cimitero... sono i "centri" della vita rurale; le relazioni, gli spostamenti avvengono attraverso percorsi che collegano fra di loro questi centri. La strada, approssimandosi a un centro poderale, ad esempio, conduce quasi sempre direttamente alla corte, ne diventa la corte, per poi riprendere direzione verso il nucleo seguente, in una successione di tappe ininterrotta.

La strada non è "altro" rispetto allo spazio vitale esterno all'edificio: la casa è costruita lungo la strada, in adiacenza alla stessa come mostrano molte mappe catastali ancora oggi. Abitare lungo la strada è garanzia della possibilità di avere rapporti, di essere in relazione con la società cui si appartiene. Vi è come una profonda "amicizia" fra la casa e la strada.

Con l'avvento della meccanizzazione, la società si modifica rapidamente e profondamente, anche quella rurale che si avvia a diventare marginale rispetto al mutato scenario socio-economico.

La strada, in questo mondo di relazioni via via più veloci, è lo strumento che permette di raggiungere la meta velocemente e comodamente. Non è più una strada obbligata, ma diventa selezionabile, secondo il caso. La mobilità non è più finalizzata ad un tipo di vita sociale ormai superato, ma al raggiungimento del posto di lavoro, dei centri di distribuzione, dei grandi servizi metropolitani, delle grandi vie di comunicazione.

La velocità, il pericolo ed il rumore che accompagnano la circolazione meccanizzata portano ad una sempre crescente difficoltà nei rapporti di prossimità fra case e strade. Con il Decreto Ministeriale n. 1404 dell'aprile 1968 vengono introdotte le fasce di rispetto stradale per la distanza da osservare nel caso di nuove costruzioni. Gli edifici non potranno più essere costruiti lungo le strade, ma dovranno rispettare una distanza di sicurezza dalla stessa, in funzione delle diverse tipologie stradali e della collocazione dentro o fuori dai centri abitati. Si rompe così quel rapporto di mutua identità che per secoli aveva caratterizzato il paesaggio rurale e urbano. L'edificato comincia ad essere concepito come appartenente ad un sistema insediativo separato dal sistema della viabilità principale, si ottiene così un virtuale sdoppiamento delle percorrenze. Le strade residenziali, i percorsi pedonali e ciclabili, le traverse urbane ed extraurbane e le stesse vie agrarie, possono oggi ricostituire o ricostituire quel "tessuto connettivo" fra il sistema della viabilità principale e gli insediamenti edificati.

1 - PRECEDENTI CLASSIFICAZIONI

Nel 1960, anno in cui fu affrontato per la prima volta nel dopoguerra il problema della viabilità in modo complessivo, il territorio di Monte San Pietro si presentava fortemente interessato dal grave fenomeno dello spopolamento delle campagne, tanto che, intere aree risultavano abbandonate e molte strade avevano perso d'importanza; lo stato di degrado favoriva l'abbandono e l'ulteriore abbandono comportava ancor maggiore degrado.

Con le delibere 116 e 117, nella seduta del 28 dicembre 1960, il Consiglio Comunale "azzerava" la classificazione allora vigente ed approvava il nuovo elenco delle strade comunali (17) e delle vicinali ad uso pubblico (23). I criteri di quella scelta, se da un lato richiamano l'allora recente Legge 126 del 12 febbraio 1958 e del vecchio Decreto Legislativo Luogotenenziale n.1446 del 1 settembre 1918, dall'altro, particolare attenzione ponevano alla situazione insediativa e socio-economica del territorio comunale. I nuclei frazionali alla fine degli anni '50 sono tanti, ognuno con

la sua Scuola, la sua Chiesa, il Cimitero, l'osteria, ed un negozio di alimentari. Il concetto di mobilità risponde ad esigenze molto contenute ed è caratterizzato, per lo più, dallo spostamento fra il luogo di residenza e il centro frazionale. Raramente la meta è il Capoluogo o gli altri centri limitrofi e, in ogni caso, questi spostamenti avvenivano per lo più in occasione di fiere e mercati. Le zone più lontane si caratterizzano per il desolante stato di abbandono e, se la strada "non serve nuclei abitati, bensì poche case sparse (case coloniche quasi tutte abbandonate)" non ha senso mantenerla.

Nei decenni successivi il territorio comunale è interessato da un processo di sviluppo sempre più rilevante, al centro del quale sono poste le principali frazioni e alcune zone particolari. E' in queste aree e nei centri abitati che si riscontra l'incremento maggiore di nuovi insediamenti e nuove strade. Gli elenchi del 1960 subiscono alcune integrazioni riguardanti le "traverse urbane", mentre si conclude il processo di revisione della toponomastica. Scompaiono i vecchi toponimi stradali e al loro posto appaiono le intitolazioni ai caduti della guerra di liberazione, alle regioni ed alle città d'Italia. Nella seduta del 22 novembre 1983, il Consiglio Comunale, con delibere n. 171 e 172, vengono adottati i nuovi elenchi delle strade comunali e vicinali ad uso pubblico: si tratta di 30 strade comunali comprese 8 traverse urbane e 19 strade vicinali.

Attualmente la viabilità ordinaria del Comune di Monte San Pietro è costituita da 180 chilometri di strade di cui è stato rilevato un uso pubblico *uti cives*, di cui almeno 130 chilometri ad utilizzo carrabile. Gran parte di queste strade sono "aperte al pubblico" e non risultano ancora classificate. Molte di queste sono state realizzate sull'onda del recente sviluppo edilizio e presentano, in alcuni casi, le caratteristiche delle strade pubbliche, in altri casi, si possono considerare come strade private vere proprie. Dal punto di vista delle caratteristiche costruttive e funzionali, buona parte delle strade, soprattutto quelle più recenti, rispondono alle normative per quanto riguarda larghezza, fondo, reti tecnologiche; molte altre, soprattutto quelle fuori dai centri abitati sono a fondo bianco di inerti compattati, con larghezza della carreggiata piuttosto ridotta (3-4 metri) e per lo più gravate da transito di mezzi agricoli.

Esiste poi un'ampia rete di percorsi, non compresi nella classificazione del 1960, oggi ridotte a sentieri, cavedagne, carrarecce, che costituivano parte della vecchia rete viaria pubblica ed il cui sedime risulta ancora, in buona parte, individuato catastalmente come "comunale", in altri casi "vicinale". Questi percorsi, per lo più vengono sono usati da un numero limitato di utenti che se ne servono per accedere alle proprietà o per penetrare nel territorio a fini escursionistici. Il loro stato è spesso precario e la manutenzione è, per consuetudine, curata degli stessi utenti e frontisti. Si tratta di strade che non rientrano nell'elenco delle ordinarie classificazioni, ma sono ancora riportate dalle mappe del vigente catasto. Sono percorsi che, nella memoria collettiva, vengono generalmente ricordati e ancora "riconosciuti" di uso pubblico.

2 - LA VIABILITA' NEL PRG 1997

E' in concomitanza dell'avvio dei lavori riguardanti la formazione del nuovo Piano Regolatore, nella primavera del 1995, che viene avviata questa parallela ricerca sulla possibile riclassificazione ai fini amministrativi della viabilità comunale. Vengono pertanto svolti dal gruppo di lavoro ulteriori approfondimenti sulla storia recente dello sviluppo, delle trasformazioni insediative e della viabilità nel nostro territorio comunale.

I PERCORSI STORICI NELLE ANALISI URBANISTICHE

La Variante di Tutela al PRG (1991), introduce per la prima volta la tutela dei *percorsi storici*: per tutti i percorsi individuati dal Catasto Gregoriano, trascritti graficamente su carta di base aggiornata (scala 1:10.000), è stato individuato un vincolo di tutela ambientale nelle aree delle relative fasce di rispetto. Tuttavia, il semplice rimando alle fasce di rispetto della corrispondente classificazione amministrativa, non essendo queste coincidenti con i percorsi oggi utilizzati, a volte diversi dai

tracciati del Gregoriano, ha generato molte difficoltà di applicazione e disorientamento sul significato stesso della tutela di sedimi, in molti casi non più esistenti.

Era necessario affrontare la materia in modo più approfondito. Avvalendosi degli studi degli architetti Pierluigi Costa, Angela Colli e Donatella Agostoni si è giunti alla redazione di una carta di analisi della cartografia storica, sintetizzata nelle carte dalla Tavola 6.1 del P.R.G., "Netto Storico". Queste carte, elaborate su base CTR scala 1:5000, riportano la scansione cronologica delle trasformazioni di edificato e viabilità avvenute negli ultimi due secoli. Partendo dal Catasto Gregoriano (1817-1821), si opera una prima "sovrapposizione" con il Catasto Unitario di Primo Impianto (1924) per arrivare al confronto con l'edificato e la viabilità esistenti al 1993 e 1997.

Diventava così possibile tentare di impostare una disciplina della tutela anche nella consapevolezza della trasformazione nel tempo dei percorsi stessi, prevedendo anche modalità per il recupero dei rapporti insediativi perduti.

IL PRINCIPIO INSEDIATIVO

Il tessuto insediativo storico del territorio in esame, prevalentemente agricolo fino a pochi decenni fa, era costituito da nuclei poderali e borgate, collegati fra di loro da una fitta rete di strade, ad uso pubblico, quasi sempre mantenute su fondo naturale. Nel tempo, i tracciati di tali percorsi si sono parzialmente modificati: in alcuni casi a causa di erosioni dei crinali e dei versanti, in altri casi a causa di modificazioni colturali, nei decenni più recenti poi per esigenze legate alla meccanizzazione della viabilità, che ha comportato la sistemazione del fondo stradale con inerti compattati e, più recentemente, con l'asfaltatura.

Tuttavia, il carattere principale, il "senso" di questi percorsi, si è in molti casi conservato anche nelle sue modificazioni, e consiste nel collegamento dei nuclei e delle borgate in successione fino a raggiungere il centro della rispettiva comunità storica. A Monte San Pietro le diverse comunità storiche sono ancora oggi identificabili nelle frazioni di San Martino in Casola, Pradalbino, San Lorenzo in collina, Montemaggiore, Monte San Pietro, Amola di Montagna, Ozzano dell'Amola, Monte San Giovanni, Mongiorgio, San Chierlo, Ronca, Monte Severo, Gavignano e Montepastore. All'epoca dello Stato della Chiesa, fino all'unità d'Italia, queste frazioni costituivano dei veri e propri comuni coincidenti con le stesse parrocchie.

La principale funzione dei percorsi era dunque quella di costituire una fitta e diffusa rete di collegamenti territoriali: le principali strade del territorio costituivano i collegamenti fra i centri delle varie comunità storiche. Lo stesso PTPR, art. 26, comma 3, nel dare le prescrizioni sulla tutela dei percorsi storici individua, per le zone extraurbane, la CARTA IGM di primo impianto, scala 1:25.000, "leggibile" solo alla scala territoriale. Alla scala dei rapporti edificio-percorso il principale carattere era sempre quello di una forte relazione di prossimità costituito a volte dalla intersezione fra area di pertinenza dell'edificio e strada costituito dalla *corte aperta*, anche in questi casi, senza soluzione di continuità fra uso pubblico e uso "pertinenziale" del percorso.

PATRIMONIO DI USO PUBBLICO "AB IMMEMORABILI"

Oltre alla viabilità ordinaria riportata nelle vigenti classificazioni ai fini della gestione amministrativa di manutenzione (Provinciale, Comunali e Vicinali), esistono dunque sul territorio percorsi "residui" ancora individuati dal catasto vigente, come "*comunali e vicinali*" ancora utilizzati e riconosciuti dalle proprietà *frontistanti* come tali. Queste antiche strade costituiscono un vero e proprio patrimonio di accessibilità al territorio, acquisito nella stragrande maggioranza dei casi come uso pubblico "*ab immemorabili*", nel senso che non si può risalire all'origine, essendo la stessa tanto lontana nel passato.

Dai confronti dei tracciati riportati nelle planimetrie del Catasto Vigente con le carte del Netto Storico si rileva come tali tracciati "residui" siano in gran parte ancora coincidenti con i percorsi storici (Catasto Gregoriano e Catasto di Primo Impianto).

CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE AI FINI AMMINISTRATIVI

Classificazione principale, in applicazione dell'art.2 D.Leg. 285/92

Criteria di classificazione approvati dal Consiglio Comunale con delibera n.27 del 22 aprile 1999

STRADE STATALI

Strade che congiungono tra loro i capoluoghi di regione ovvero i capoluoghi di provincia situati in regioni diverse, ovvero costituiscono diretti ed importanti collegamenti tra strade statali.

VIABILITA': Tutti i veicoli. Regolamentata dall'ANAS.

MANUTENZIONE: ANAS.

STRADE PROVINCIALI

Strade che allacciano al capoluogo di provincia i capoluoghi dei singoli comuni della rispettiva provincia o più capoluoghi di comuni tra loro, ovvero quando allacciano alla rete statale o regionale i capoluoghi di comune.

VIABILITA': Tutti i veicoli. Regolamentata dalla Amministrazione Provinciale.

MANUTENZIONE: Amministrazione Provinciale.

STRADE COMUNALI

Principali strade, che congiungono il capoluogo del comune con le sue frazioni o le frazioni fra loro, o con località che sono sede di essenziali servizi interessanti la collettività comunale.

Sono inoltre comunali le strade che, all'interno dei centri abitati, svolgono funzione di collegamento fra le strade comunali e le strade di categoria superiore, nonché le strade comunali fra di loro.

VIABILITA': Tutti i veicoli, salvo limitazioni in casi particolari (ad es. pedonali urbane).

MANUTENZIONE: Comune.

STRADE VICINALI AD USO PUBBLICO, URBANE ED EXTRAURBANE

Strade di collegamento secondario fra strade comunali e strade provinciali o le comunali fra di loro, dove l'uso privato, al servizio dei fondi frontistanti e latistanti, prevale rispetto all'uso pubblico della generalità dei cittadini. Sono inoltre classificate come vicinali le strade che consentono una accessibilità carrabile a parti importanti del territorio o collegano località che sono sede di servizi pubblici di quartiere o di frazione.

VIABILITA': Tutti i veicoli, salvo limitazioni in casi particolari (ad es. pedonali urbane).

MANUTENZIONE: *Privata, con partecipazione del Comune per una quota variante fra il 20% e il 50% a seguito della costituzione di regolare consorzio (obbligatorio, come da disposizioni della Legge 126/1958).*

STRADE VICINALI AD USO PUBBLICO CON TRAFFICO LIMITATO (Utilizzo PAM).

Strade insistenti prevalentemente su percorsi storici, il cui uso pubblico è limitato ad un transito escursionistico pedonale e con mezzi non motorizzati. Tali strade consentono di poter accedere alle parti di territorio di maggior interesse storico, ambientale e naturalistico, non raggiunto dalle strade di categoria superiore, consentendo altresì possibilità di circuitazioni escursionistiche o di servizio.

VIABILITA' PUBBLICA: Pedoni, biciclette, cavalli, mezzi di soccorso e forestali. In alcuni casi, la viabilità pubblica potrà essere limitata solo ad alcuni dei soggetti sopra individuati.

VIABILITA' PRIVATA: *Veicoli motorizzati delle proprietà afferenti e servite; in analogia con le servitù prediali e diritti regolamentati dal codice civile, comprese le vie agrarie.*

MANUTENZIONE: *Privata, con partecipazione del Comune per una quota variante fra il 20% e il 50%, a seguito della costituzione di regolare consorzio (obbligatorio, come da disposizioni della Legge 126/1958) e limitatamente alle opere di manutenzione ordinaria e straordinaria di percorsi a*

fondo naturale. Trattandosi tuttavia di percorsi che, per esigenze legate alla viabilità privata, potranno essere soggetti ad interventi per rendere carrabile l'accesso alle proprietà frontistanti, dovrà discendere una diversa quantificazione del contributo del comune. E' stato stimato che i costi di manutenzione ordinaria e straordinaria di percorsi a fondo naturale non superano generalmente i 2/5 rispetto ad una strada carrabile.

STRADE PRIVATE (INTERPODERALI , CONDOMINIALI, VIE AGRARIE).

Percorsi stradali che appartengono a privati il cui uso, da parte degli stessi o anche di enti pubblici, sia ascrivibile alla disciplina delle servitù prediali. Appartengono a questa categoria di percorsi anche le vie agrarie, questi percorsi, ai fini della disciplina del nuovo codice della strada, non sono da considerarsi "strade". La loro disciplina, compresa quella della circolazione è rimessa al proprietario (o al condominio) secondo le norme ordinarie del codice civile.

DEFINIZIONE DELLE STRADE PER TIPO DI CIRCOLAZIONE

Definizioni adeguate alle condizioni della viabilità insistente sul territorio comunale, in coerente applicazione della disciplina di cui all'art.2 D. Leg. 285/1992 - Codice della strada (CDS).

STRADA EXTRAURBANA SECONDARIA (TIPO C)

Strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.

STRADA URBANA DI QUARTIERE O CENTRALE (tipo E)

Strada ad unica carreggiata costituita dalla strada extraurbana secondaria nel tratto di attraversamento dei centri abitati. Presenta almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi.

STRADA LOCALE URBANA PRINCIPALE (tipo F)

Strada principale del centro abitato; ad unica carreggiata con uno o due sensi di marcia.

STRADA LOCALE URBANA DI COLLEGAMENTO (tipo F)

Strada secondaria con funzione di collegamento fra strade principali o fra altre strade di collegamento; ad unica carreggiata con uno o due sensi di marcia.

STRADA LOCALE URBANA DI SERVIZIO (tipo F)

Strada affiancata ad altra strada urbana con rientro sulla stessa; destinata alla migliore distribuzione degli accessi carrabili e delle soste interne alla zona servita.

STRADA LOCALE URBANA TRAVERSA (tipo F)

Strada urbana senza uscita destinata al raggiungimento degli accessi carrabili e delle soste interne alla zona servita.

STRADA EXTRAURBANA LOCALE (tipo F)

Strada extraurbana, destinata alla circolazione dei pedoni dei veicoli e degli animali, non facente parte degli altri tipi di strade.

STRADA INTERNA AD AREE PRIVATE (-)

Percorso interno ad aree private: non ha alcuna caratteristica di "strada" ai fini della disciplina CDS.

DEFINIZIONE DELLE STRADE PER USO

Definizioni elaborate con l'ausilio del Commento all'art. 2 del D.P.R. n.495/1992 - Regolamento al nuovo codice della strada, nonché della recente giurisprudenza.

STRADA PUBBLICA

Strada regolarmente utilizzata dalla collettività il cui sedime appartiene al demanio pubblico o esistono titoli e condizioni in tal senso.

STRADA PRIVATA AD USO PUBBLICO

Strada regolarmente utilizzata dalla collettività il cui sedime appartiene ai privati frontistanti, al condominio o al patrimonio disponibile di enti pubblici.
(cfr. La Rocca, regime delle strade comunali e vicinali, Maggioli Editore).

STRADA APERTA AL PUBBLICO

Strada aperta all'uso pubblico per la quale non sussistano le condizioni funzionali alla regolare classificazione o non siano state completate le necessarie verifiche in tal senso (strade di nuova urbanizzazione con insediamenti solo parzialmente realizzati; strade non precedentemente classificate in considerazione di una loro marginale importanza; strade il cui uso pubblico "ab immemorabili" non risulti sufficientemente documentabile).

STRADA PRIVATA APERTA

Percorso destinato all'uso interno ad aree private al quale si accede per passo carraio aperto sulla strada pubblica.

STRADA PRIVATA CHIUSA

Percorso destinato all'uso interno ad aree private al quale si accede per passo carraio chiuso sulla strada pubblica.

DEFINIZIONE DELLE STRADE PER UTILIZZO

STRADA CARRABILE

Strada disciplinata al traffico dei veicoli, nonché dei pedoni e degli animali con eventuali limitazioni.

STRADA PEDONALE

Strada disciplinata al traffico pedonale.

STRADA CICLABILE

Strada disciplinata al traffico di mezzi ciclabili.

STRADA CICLO-PEDONALE

Strada disciplinata al traffico pedonale e di mezzi ciclabili.

PERCORSO AMBIENTALE (definizione di progetto)

Strada disciplinata ad un uso pubblico limitato a mezzi non motorizzati.

CLASSE D'IMPORTANZA

Gerarchia generale funzionale alla definizione delle priorità di gestione e d'intervento

Per ogni singola strada, considerando tutte le precedenti classificazioni, nonché le diverse caratteristiche e condizioni rilevate, viene attribuita una classe di importanza (decescente da 1 a 10) che rappresenta una sintesi di valutazione di immediata lettura. Tale classificazione potrà essere funzionale alla valutazione delle priorità degli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, alla disciplina delle priorità in ordine all'organizzazione del servizio di sgombero neve e prevenzione del ghiaccio nella stagione invernale, ecc. La tabella che segue riporta il criterio generale di attribuzione, in funzione della classificazione finale di progetto (CLAS_FIN).

1ª classe	Strade Statali (SS) e Strade Provinciali (PP)
2ª classe	Strade Comunali (CC) carrabili, pedonali e ciclopedonali
3ª classe	
4ª classe	
5ª classe	Strade Vicinali (VV) carrabili, pedonali e ciclopedonali
6ª classe	
7ª classe	
8ª classe	Strade Vicinali (VV) di utilizzo PAM (percorsi ambientali)
9ª classe	
10ª classe	

Occorre precisare che in alcuni casi potranno essere attribuite classi anche diverse da quelle indicate; si consideri, ad esempio, come le principali strade vicinali carrabili possano assumere maggiore importanza di alcuni percorsi pedonali secondari, pur classificati come comunali per caratteristiche strutturali.

PROCEDURA DI CLASSIFICAZIONE E DECLASSIFICAZIONE

La legge regionale n. 35/1994 assegna alle provincie ed ai comuni la classificazione e la declassificazione delle strade di rispettiva competenza. La procedura di classificazione è regolata dall'art. 4. Nel caso di viabilità comunale sono previsti i seguenti passaggi:

- Adozione dei nuovi elenchi e cartografia allegata, con delibera della Giunta Municipale.
- Pubblicazione degli atti per 15 giorni consecutivi all'albo pretorio comunale ed adeguata informazione alla cittadinanza dell'avvenuto deposito per la consultazione.
- Possibilità di opposizione da parte degli interessati da inoltrare entro i trenta giorni successivi alla fine del periodo di pubblicazione.
- Decisione in via definitiva sulle opposizioni presentate, con delibera della Giunta Municipale.
- Pubblicazione dei provvedimenti definitivi sul Bollettino Ufficiale della Regione (BUR). Gli elenchi della classificazione e declassificazione, di competenza per la pubblicazione ai sensi di legge, sono unicamente quelli afferenti ai fini amministrativi: la classificazione attuale (CLAS-ATT) e la classificazione finale (CLAS_FIN).
- Entrata in vigore delle nuove classificazione all'inizio del secondo mese successivo a quello in cui avviene dalla pubblicazione sul BUR.

Trattandosi di un riordino generale della viabilità comunale, con l'entrata in vigore delle nuove classificazioni, si dovrà considerare completamente superata ogni precedente deliberazione vigente. In sintesi, e per maggiore chiarezza, è opportuno precisare in conclusione che, ai fini dichiarativi previsti dalla legge, una volta concluso l'iter viene considerata come vigente la classificazione attuale (CLAS ATT) di cui all'elenco tabellare riportato alle pagine 15 - 25.

PRECEDENTI STRADE COMUNALI E VICINALI NON RICLASSIFICATE

Comunali declassificate: Nel caso di declassificazione di queste strade o della mancata riclassificazione di quelle "comunali" riportate nelle mappe catastali di ultimo impianto, bisogna considerare due possibili casi di successiva destinazione:

- a) Nel caso che la strada passi da comunale a privata (nel senso che non compare nell'elenco delle strade ad uso pubblico PUB e PRP di cui al capitolo 5) il relativo sedime (se di proprietà comunale), in quanto sdemanializzato, andrà inventariato nel patrimonio disponibile e potrà essere ceduto ai privati nei termini previsti dalla legge.
- b) Nel caso che la strada passi da comunale a vicinale ad uso pubblico, il relativo sedime (se di proprietà comunale) passa dal demanio al patrimonio disponibile, pertanto, diventa possibile l'eventuale vendita del sedime stesso ai privati frontistanti. In questo caso non si estinguerà dunque la servitù di uso pubblico ma, al contrario, si otterrebbe la regolarizzazione proprietaria prevista dallo stato giuridico della strada vicinale: uso pubblico su sedime dei privati frontistanti.

Vicinali declassificate: Nel caso di declassificazione di queste strade o della mancata riclassificazione di quelle "vicinali" riportate nelle mappe catastali di ultimo impianto (nel senso che non compaiono nell'elenco delle strade ad uso pubblico PUB e PRP di cui al capitolo 5), il sedime, in quanto sdemanializzato dalla servitù ad uso pubblico, diventa privato a tutti gli effetti.

Conservazione del diritto di passaggio: Considerando che molti sono i casi di non riclassificazione di strade ancora censite al catasto come "comunali" o "vicinali", dove pertanto sono da considerarsi come sdemanializzate, appare opportuno informare che tali situazioni sono disciplinate dal Codice Civile. Il Commentario Breve (edizioni CEDAM) all'art. 829 riporta testualmente: *"Nel caso di sdemanializzazione di una strada pubblica, le conseguenze che ne derivano sono diverse, a seconda che si tratti di uso ordinario ovvero di uso speciale. Il primo, infatti, può estinguersi anche immediatamente o può essere trasferito altrove, senza che i cittadini possano dolersene, in quanto essi non sono portatori di un diritto soggettivo al mantenimento dell'uso normale da loro già praticato. Nell'ipotesi predetta, in genere, la p.a. provvede a sostituire il bene sdemanializzato con altro, parimenti adatto, a soddisfare le esigenze di pubblico interesse ove queste ancora permangono. Qualora, invece, si tratti di uso speciale riservato ai frontisti, nonostante la sdemanializzazione, resta in tutta la sua interezza, l'obiettivo situazione dei luoghi e continua, per ciò, la relazione giuridica di vicinanza tra i beni privati e la limitrofa strada, ond'è che il diritto soggettivo all'uso di quel bene, che deve ritenersi riconosciuto ai frontisti, diritto che trova il suo fondamento nella vicinitas e sorge con essa, non può essere soppresso con la sdemanializzazione, dato che questa, altrimenti, renderebbe interclusi i fondi confinanti"*.

NORMATIVA DI RIFERIMENTO

PRINCIPALI LEGGI NAZIONALI:

- Legge Nazionale del 20 marzo 1865, n. 2248.
Legge sul contenzioso amministrativo (Allegato E); Legge sui lavori pubblici (Allegato F).
- Decreto Legislativo Luogotenenziale del 1 settembre 1918, n.1446.
Facoltà agli utenti delle strade vicinali di costituirsi in consorzio per la manutenzione e ricostruzione delle stesse. (legge fondamentale per la gestione delle strade vicinali ad uso pubblico, ma abrogata nel 2009, senza tuttavia indicare quali procedure sostitutive adottare per la costituzione di nuovi consorzi)
- art. 823 e seguenti codice civile.
Dei beni appartenenti allo Stato, agli enti pubblici e agli enti ecclesiastici – Delle servitù volontarie - Delle servitù acquistate per usucapione e per destinazione del padre di famiglia – Dell'esercizio della servitù – Dell'estinzione della servitù – Delle azioni in difesa della servitù.
- Legge Nazionale del 12 febbraio 1958, n.126.
Disposizioni per la classificazione e la sistemazione delle strade di uso pubblico.
- Decreto Ministeriale del 1 aprile 1968, n.1404.
Distanze minime a protezione del nastro stradale da osservarsi nell'edificazione fuori dei centri abitati.
- Decreto Legislativo del 30 aprile 1992, n.285
Codice della strada, norme generali per la circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali.
- Decreto del Presidente della Repubblica, del 16 dicembre 1992, n.495.
Regolamento di esecuzione e di attuazione al nuovo codice della strada.

PRINCIPALI LEGGI REGIONALI:

- Legge Regionale del 19 agosto 1994, n.35.
Norme per la classificazione delle strade provinciali, comunali e vicinali di uso pubblico.

5 - ELENCO GENERALE STRADE RGV 2000

NOME Elenco generale delle strade, suddivise in tratti omogenei per attributi di: toponomastica; di classificazione precedente, attuale e finale; uso; utilizzo; circolazione; classe e note.
IN MAIUSCOLO: toponomastica vigente.
In minuscolo: identificativo catastale, di località o di isolato.

CLAS – PREC Classificazione precedente (fino al marzo 2000)
CLAS – ATT **Classificazione attuale (vigente dall'adozione del marzo 2000 e successive classificazioni)**
CLAS – FIN **Classificazione finale (previsione finale del progetto di classificazione)**

SS Strada Statale
PP Strada Provinciale
CC Strada Comunale
VV Strada Vicinale
PR Strada Privata
NC Strada non Classificata (per indeterminazione delle precedenti classificazioni)

USO – PREC Uso precedente (al marzo 2000)
USO – ATT **Uso attuale (vigente dal marzo 2000 e successive classificazioni)**
USO – FIN **Uso finale (previsione finale del progetto di classificazione)**

PUB Strada pubblica
PRP Strada privata ad uso pubblico
APU Strada aperta al pubblico
PA Strada privata aperta
PC Strada privata chiusa

UTILIZZO Utilizzo (discendente dalla disciplina del traffico in vigore)

CR Strada carrabile
PED Strada pedonale
CIC Strada ciclabile
CICPED Strada ciclo-pedonale
PAM Percorso Ambientale: strada con uso pubblico limitato a mezzi non motorizzati

CIRC.CDS Tipologie di strade individuate in applicazione del Codice della Strada (CDS)

ES Strada Extraurbana Secondaria (TIPO C)
UC Strada Urbana di quartiere o Centrale (TIPO E)
LE Strada Locale Extraurbana (TIPO F)
LUP Strada Locale Urbana Principale (TIPO F)
LUC Strada Locale Urbana di Collegamento (TIPO F)
LUS Strada Urbana Locale di Servizio (TIPO F)
LUT Strada Locale Urbana Traversa (TIPO F)
INT Interna ad aree private (ai sensi del CDS non si considera come “strada”)

CL Classe, decrescente da 1 a 10. Attribuita in funzione dell'importanza relativa della strada nella gerarchia generale, con riferimento alla CLAS-FIN da Strada Statale a Strada Vicinale PAM.

NOTE IN MAIUSCOLO: identificazione territoriale del tratto di strada
In minuscolo: sono indicate le condizioni, gli interventi o gli adempimenti necessari per il passaggio dalla classificazione attuale alla classificazione finale.

N. ARCHI Numero degli archi di strada (da incrocio ad incrocio o diverso attributo) che compongono il tratto omogeneo della via.

L'intera documentazione (*Carta delle Strade*) si trova all'interno del CD-ROM **Cartografie e Norme di supporto alla progettazione**, predisposto dello Sportello Unico Edilizia del comune di Monte San Pietro, dove sono pubblicate anche tutte le *cartografie di P.R.G.*, le *Norme Tecniche di Attuazione*, il *Regolamento Edilizio*, il *Regolamento degli Scarichi*, lo studio sulle *Reti Ecologiche*, il *Regolamento del Verde*, i *decreti di vincolo* della Soprintendenza e la *Zonizzazione Acustica*. Questo CD-ROM si può acquistare presso lo sportello URP del comune di Monte San Pietro.